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

(Junto con las cuentas anuales consolidadas e informe de gestión consolidado de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes correspondientes al ejercicio finalizado el 31.12.2023)

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

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

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

INFORME SOBRE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Aena S.M.E., S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera a 31 de diciembre de 2023, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2023, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Fundamento de la opinión

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

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

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

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

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

Cuestiones clave de la auditoría

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

Reconocimiento de ingresos por servicios aeronáuticos Véanse notas 2.21.1 y 5 de las cuentas anuales consolidadas	
Cuestión clave de la auditoría	*Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría*
Los ingresos ordinarios por servicios aeronáuticos de la Sociedad dominante del Grupo han ascendido durante el ejercicio 2023 a 2.768.254 miles de euros. Dichos ingresos son generados en su mayor parte por el uso de la infraestructura aeroportuaria en España por parte de las líneas aéreas y pasajeros. Debido a la significatividad de dichos ingresos por servicios aeronáuticos, así como a la gran cantidad de transacciones de diferente tipo e importe que dan lugar a estos ingresos por servicios aeronáuticos en los diferentes aeropuertos que explota el Grupo en España, se ha considerado una cuestión clave de auditoría.	Nuestros procedimientos de auditoria han comprendido, entre otros, los siguientes: — la evaluación de los criterios, normas y políticas contables utilizadas por el Grupo en el registro de los ingresos por servicios aeronáuticos, — la evaluación, en colaboración con nuestros especialistas en sistemas de la información, del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la dirección del Grupo sobre el proceso de reconocimiento de dichos ingresos por servicios aeronáuticos. Asimismo, hemos evaluado la efectividad operativa de dichos controles, — como parte de los procedimientos sustantivos: — hemos comprobado, mediante el uso de técnicas de auditoría asistidas por ordenador, la existencia y exactitud de un gran volumen de transacciones de venta a lo largo del ejercicio, asociando de manera individualizada los ingresos con sus cobros. — hemos realizado pruebas de detalle sobre las transacciones que han generado dichos ingresos por servicios aeronáuticos para comprobar el adecuado registro del ingreso en el ejercicio correspondiente según su devengo. Asimismo, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales consolidadas cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo.

Valor recuperable de activos no financieros no corrientes relativos a la unidad generadora de efectivo de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil

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

Cuestión Clave	*Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría*
Al 31 de diciembre de 2023, el Grupo presenta en su Estado de situación financiera consolidado un inmovilizado material por importe de 11.984.332 miles de euros, activos intangibles por importe de 1.723.126 miles de euros y activos por derecho de uso por importe de 58.396 miles de euros. Dichos activos son asignados a las diferentes unidades generadoras de efectivo (UGE) existentes en el Grupo, entre las que se encuentra la correspondiente a Aeropuertos del Nordeste de Brasil, ascendiendo el valor neto contable del inmovilizado material e intangible asignado a dicha UGE, al 31 de diciembre de 2023, a 252 miles de euros y 682.838 miles de euros, respectivamente, y los activos por derechos de uso a 547 miles de euros. La Dirección del Grupo evalúa anualmente la existencia, o no, de indicios de deterioro o de reversión de deterioro, a efectos de determinar si es necesario calcular el valor recuperable de sus activos materiales e intangibles o de las UGE. En este contexto, el Grupo determina el valor recuperable de dicha UGE en función de su valor en uso, utilizando el método de descuento de flujos de efectivo mediante la aplicación de técnicas de valoración que requieren el ejercicio de juicio por parte de la Dirección del Grupo y el uso de hipótesis, entre otras, número de pasajeros, inversiones y tasa de descuento. En este sentido, la situación epidemiológica consecuencia de la expansión del virus COVID-19 provocó, en ejercicios anteriores, una drástica reducción de la actividad aeroportuaria, lo que llevó a la identificación de indicadores de deterioro en las UGE del Grupo y el registro de un deterioro en la UGE relativa a Aeropuertos del Nordeste de Brasil, que ascendía a 147.732 miles de euros al 31 de diciembre de 2022. Producto del cambio en las condiciones y circunstancias que derivaron en el reconocimiento del deterioro mencionado, durante el ejercicio 2023, el Grupo ha llevado a cabo estimaciones del importe recuperable de la citada UGE revirtiendo la totalidad del deterioro registrado por importe de 155.462 miles de euros.	Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros: — la evaluación del diseño e implementación de los controles más relevantes establecidos por la Dirección del Grupo relacionados con el proceso de estimación del valor recuperable de los activos no corrientes, — la evaluación de los criterios utilizados por la Dirección del Grupo en la identificación de los indicadores de deterioro o de reversión de deterioro, — la evaluación de la metodología e hipótesis utilizadas en la estimación del valor recuperable de la unidad generadora de efectivo correspondiente a Aeropuertos del Nordeste de Brasil por parte de la Dirección del Grupo y revisadas por un tercero experto independiente contratado por el Grupo, — el contraste de las hipótesis clave, tales como previsiones de tráfico aéreo, con datos procedentes de fuentes externas y los propios datos históricos del Grupo, así como evaluación de la razonabilidad de la tasa de descuento utilizada, con apoyo de nuestros especialistas en valoraciones, — la evaluación del análisis de la sensibilidad de las estimaciones de valor recuperable de la unidad generadora de efectivo anteriormente mencionada ante cambios, considerados como razonables por el Grupo, en hipótesis y juicios relevantes tales como la tasa de descuento y el volumen de pasajeros. Adicionalmente, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales consolidadas cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo.

Valor recuperable de activos no financieros no corrientes relativos a la unidad generadora de efectivo de Aeropuertos del Nordeste de Brasil Véanse notas 2.8, 4, 5.3 y 8 de las cuentas anuales consolidadas	
Cuestión Clave	*Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría*
Debido a la complejidad inherente al cálculo del valor recuperable de la unidad generadora de efectivo relativa a Aeropuertos del Nordeste de Brasil, al elevado grado de juicio en la estimación de las hipótesis clave, así como a la significatividad del valor contable de los activos no corrientes ligados a la mencionada unidad generadora de efectivo, el proceso de valoración de los activos mencionados se ha considerado una cuestión clave de nuestra auditoría.	

Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2023, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

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

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

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

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en la forma prevista en la normativa aplicable y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la Sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

- Obtenemos evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o actividades empresariales dentro del Grupo para expresar una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y realización de la auditoría del Grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

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

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

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

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

INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

Formato electrónico único europeo

Hemos examinado los archivos digitales del formato electrónico único europeo (FEUE) de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2023, que comprenden el archivo XHTML en el que se incluyen las cuentas anuales consolidadas del ejercicio y los ficheros XBRL con el etiquetado realizado por la Sociedad dominante, que formarán parte del informe financiero anual.

Los administradores de Aena S.M.E., S.A. son responsables de presentar el informe financiero anual del ejercicio 2023 de conformidad con los requerimientos de formato y marcado establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815, de 17 de diciembre de 2018, de la Comisión Europea (en adelante Reglamento FEUE).

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

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

Informe adicional para la comisión de auditoría de la Sociedad dominante

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría de la Sociedad dominante de fecha 27 de febrero de 2024.

Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 31 de marzo de 2022 nos nombró como auditores del Grupo por un período anual contado a partir del ejercicio iniciado el 1 de enero de 2023.

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

KPMG Auditores, S.L.
Inscrito en el R.O.A.C. nº S0702

Francisco Rabadán Molero
27/02/2024

Francisco Rabadán Molero
Inscrito en el R.O.A.C. nº 15797

Este informe se corresponde con el sello distintivo nº 01/24/00373 emitido por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España

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

Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión Consolidado correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023

Estados Financieros

Estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2023 1
Cuenta de resultados consolidada del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 2
Estado de resultado global consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 3
Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 4
Estado de flujos de efectivo consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 5
Estado de flujos de efectivo consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 6

Notas a las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2023

1. Información general 7
2. Resumen de las principales políticas contables 8
3. Gestión de los riesgos operativos, financieros y del clima 45
4. Estimaciones y juicios contables 58
5. Información financiera 59
6. Inmovilizado Material, Activos por Derechos de Uso e Inversiones Inmobiliarias 69
7. Activos intangibles 77
8. Deterioro de valor de activos no financieros no corrientes 81
9. Inversiones en patrimonio de empresas asociadas y con control conjunto 87
10. Instrumentos financieros 89
11. Otros Activos financieros 94
12. Instrumentos financieros derivados 95
13. Clientes y otros activos corrientes y no corrientes 98
14. Existencias 100
15. Efectivo y equivalentes al efectivo 100
16. Capital social y prima de emisión 101
17. Ganancias / (pérdidas) acumuladas 102
18. Participaciones no dominantes y Otro Resultado Global 104
19. Proveedores y otras cuentas a pagar 106
20. Deuda financiera 108
21. Impuestos diferidos 124
22. Prestaciones a los empleados 129
23. Provisiones y contingencias 136
24. Subvenciones 142
25. Otros pasivos a largo plazo 143
26. Compromisos medioambientales 143
27. Otras (pérdidas) / ganancias - netas 146
28. Gastos por prestaciones a los empleados 147
29. Otros ingresos de explotación 148
30. Aprovisionamientos y otros gastos de explotación 148
32. Impuesto sobre las ganancias 150
33. Resultados por acción 153
34. Transacciones y saldos con partes vinculadas 153
35. Otra información 158
36. Hechos posteriores 160

Estados Financieros

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de situación financiera consolidado a 31 de diciembre de 2023

	Notas	31/12/2023	31/12/2022
ACTIVOS			
Activos no corrientes			
Inmovilizado material	6.1	11.984.332	12.096.201
Activos intangibles	7	1.723.126	806.687
Inversiones Inmobiliarias	6.3	134.954	133.853
Activos por derecho de uso	6.2	58.396	29.135
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	9	68.377	72.699
Otros activos financieros	10	91.164	101.691
Instrumentos financieros derivados	12	24.681	77.080
Otros activos no corrientes	13	36.553	8.168
Activos por impuestos diferidos	21	53.714	238.591
		14.175.297	**13.564.105**
Activos corrientes			
Existencias	14	6.040	6.540
Clientes y otras cuentas a cobrar	13	978.969	673.516
Instrumentos financieros derivados	12	32.795	31.514
Efectivo y equivalentes al efectivo	15	2.363.125	1.573.523
		3.380.929	**2.285.093**
Total activos		**17.556.226**	**15.849.198**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS			
PATRIMONIO NETO			
Capital ordinario	16	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	16	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	17	5.104.340	4.190.452
Diferencias de conversión acumuladas	18	(104.291)	(136.730)
Otras reservas	18	26.388	63.032
Participaciones no dominantes	18	(69.192)	(75.147)
Total Patrimonio Neto		**7.558.113**	**6.642.475**
PASIVOS			
Pasivos no corrientes			
Deuda financiera	20	6.813.736	7.158.001
Subvenciones	24	342.090	364.599
Prestaciones a los empleados	22	7.419	6.769
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	101.605	66.748
Pasivos por impuestos diferidos	21	63.580	51.354
Otros pasivos a largo plazo	25	8.382	13.185
		7.336.812	**7.660.656**
Pasivos corrientes			
Deuda financiera	20	1.771.824	658.437
Instrumentos financieros derivados	12	-	50.240
Proveedores y otras cuentas a pagar	19	833.989	749.676
Pasivos por impuesto corriente	19	270	1.061
Subvenciones	24	29.510	31.122
Provisiones para otros pasivos y gastos	23	25.708	55.531
		2.661.301	**1.546.067**
Total pasivos		**9.998.113**	**9.206.723**
Total patrimonio neto y pasivos		**17.556.226**	**15.849.198**

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Cuenta de resultados consolidada del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023

	Notas	2023	2022
Actividades continuadas			
Ingresos ordinarios	5	5.039.822	4.182.169
Otros ingresos de explotación	29	54.567	8.969
Trabajos realizados por la empresa para su activo		7.272	6.951
Aprovisionamientos	30.1	(163.300)	(163.029)
Gastos de personal	28	(565.498)	(514.588)
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	13	(20.944)	(19.308)
Baja de activos financieros	3	(24.340)	(17.445)
Otros gastos de explotación	30.2	(1.489.467)	(1.413.113)
Amortización del inmovilizado	6 7	(821.192)	(795.175)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	24	32.565	34.466
Excesos de provisiones		7.556	4.942
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. Inmobiliarias	6 7 8	155.017	36.972
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	6 7 8	(17.374)	(11.154)
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	27	6.734	(56.979)
Resultado de explotación		**2.201.418**	**1.283.678**
Ingresos financieros	31	100.389	16.457
Gastos financieros	31	(206.922)	(113.982)
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	31	42.447	(51.609)
Ingresos/(Gastos) financieros – netos	31	**(64.086)**	**(149.134)**
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	9	28.558	35.065
Resultado antes de impuestos		**2.165.890**	**1.169.609**
Impuesto sobre las ganancias	32	(520.821)	(263.261)
Resultado del período consolidado		**1.645.069**	**906.348**
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes		**14.255**	**4.849**
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	33	**1.630.814**	**901.499**
Resultados por acción (Euros por acción)			
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio	33	**10,87**	**6,01**
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio	33	**10,87**	**6,01**

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de resultado global consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023

	Notas	2023	2022
Resultado del ejercicio		**1.645.069**	**906.348**
Otro resultado global- Partidas que no se reclasifican al resultado del periodo		**(97)**	**1.095**
- Por ganancias y pérdidas actuariales y otros ajustes	32	330	677
- Participación en otro resultado global reconocidos por las inversiones en negocios conjuntos y asociadas	9	(349)	587
- Efecto impositivo	32	(78)	(169)
Otro resultado global- Partidas que pueden reclasificarse posteriormente al resultado del periodo		**(6.650)**	**179.420**
Coberturas de los flujos de efectivo	32	**(50.148)**	**181.619**
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración		(17.369)	160.692
- Importes transferidos a la cuenta de pérdidas y ganancias		(32.779)	20.927
Diferencias de conversión		**30.964**	**43.206**
-Ganancias/(Pérdidas) por su valoración	18.3	30.964	43.206
Efecto impositivo	32	**12.534**	**(45.405)**
Resultado global total del ejercicio		**1.638.322**	**1.086.863**
- Atribuidos a la entidad dominante		1.626.609	1.073.890
- Atribuidos a participaciones no dominantes		11.713	12.973

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023

					Otras reservas					
	Capital social	Prima de emisión	Ganancias acumuladas	Diferencias de conversión acumuladas	Derivados de cobertura	Ganancias y Pérdidas actuariales	Participación en otro resultado global de asociadas	Total	Participaciones no dominantes	Total patrimonio neto
Notas	16	16	17	18.2	18.2	18.2	18.2		18.1	
Saldo a 1 de enero de 2022	**1.500.000**	**1.100.868**	**3.293.758**	**(175.624)**	**(55.901)**	**(14.577)**	**16**	**5.648.540**	**(88.120)**	**5.560.420**
Resultado del ejercicio	-	-	901.499	-	-	-	-	901.499	4.849	906.348
Otro resultado global del ejercicio	-	-	-	38.894	132.525	385	587	172.391	8.124	180.515
Resultado global total del ejercicio	**-**	**-**	**901.499**	**38.894**	**132.525**	**385**	**587**	**1.073.890**	**12.973**	**1.086.863**
Otros movimientos	-	-	(4.805)	-	-	(3)	-	(4.808)	-	(4.808)
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	**-**	**-**	**(4.805)**	**-**	**-**	**(3)**	**-**	**(4.808)**	**-**	**(4.808)**
Saldo a 31 de diciembre de 2022	**1.500.000**	**1.100.868**	**4.190.452**	**(136.730)**	**76.624**	**(14.195)**	**603**	**6.717.622**	**(75.147)**	**6.642.475**
Resultado del ejercicio	-	-	1.630.814	-	-	-	-	**1.630.814**	**14.255**	**1.645.069**
Otro resultado global del ejercicio	-	-	-	32.439	(36.415)	120	(349)	**(4.205)**	**(2.542)**	**(6.747)**
Resultado global total del ejercicio	**-**	**-**	**1.630.814**	**32.439**	**(36.415)**	**120**	**(349)**	**1.626.609**	**11.713**	**1.638.322**
Distribución de dividendos	-	-	(712.500)	-	-	-	-	**(712.500)**	**(5.758)**	**(718.258)**
Otros movimientos	-	-	(4.426)	-	-	-	-	(4.426)	-	(4.426)
Total aportaciones de y distribuciones a propietarios reconocido directamente en patrimonio neto	**-**	**-**	**(716.926)**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(716.926)**	**(5.758)**	**(722.684)**
Saldo a 31 de diciembre de 2023	**1.500.000**	**1.100.868**	**5.104.340**	**(104.291)**	**40.209**	**(14.075)**	**254**	**7.627.305**	**(69.192)**	**7.558.113**

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023

	Notas	2023	2022
Flujos de efectivo de actividades de explotación			
Resultado antes de impuestos		**2.165.890**	**1.169.609**
Ajustes por:		**700.514**	**869.128**
Depreciación y amortización	6 7	821.192	795.175
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	13	20.944	19.308
Correcciones valorativas por deterioro de existencias		1.178	-
Bajas de activos financieros	3.1.3	24.340	17.445
Variación de provisiones		(5.878)	(3.168)
Deterioro de inmovilizado	8	(155.017)	(36.972)
Imputación de subvenciones	24	(32.565)	(34.466)
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado		17.374	11.154
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	31	268	473
Ingresos financieros	31	(100.389)	(16.457)
Gastos financieros	31	239.701	93.055
Diferencias de cambio	31	(10.959)	2.058
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	31	(32.779)	20.927
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	13	(23.154)	49.078
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros	31	(8.602)	-
Otros Ingresos y gastos		(26.582)	(13.417)
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	9	(28.558)	(35.065)
Variaciones en capital circulante:		**(31.405)**	**92.711**
Existencias		(521)	(286)
Deudores y otras cuentas a cobrar		(57.357)	(18.791)
Otros activos corrientes		3.090	(3.388)
Acreedores y otras cuentas a pagar		23.558	116.293
Otros pasivos corrientes		(714)	(868)
Otros activos y pasivos no corrientes		539	(249)
Otro efectivo generado por las operaciones		**(615.184)**	**(268.282)**
Intereses pagados		(201.544)	(97.353)
Cobros de intereses		57.818	7.730
Impuestos pagados		(447.142)	(177.766)
Otros cobros (pagos)		(24.316)	(893)
Efectivo neto generado por actividades de explotación		**2.219.815**	**1.863.166**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estado de flujos de efectivo consolidado del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023

	Notas	2023	2022
Flujos de efectivo de actividades de inversión			
Adquisiciones de inmovilizado material	6	(545.024)	(534.945)
Adquisiciones de activos intangibles	7	(837.914)	(192.747)
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	6.3	(1.386)	(430)
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros		(81.860)	(9.714)
Cobros por desinversiones inmovilizado material		-	1.425
Cobros otros activos financieros		8.907	45.600
Dividendos recibidos		38.160	26.655
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión		**(1.419.117)**	**(664.156)**
Flujos de efectivo de actividades de financiación			
Subvenciones, donaciones y legados recibidos		5.095	4.877
Emisión de obligaciones y valores similares		500.000	54.903
Emisión de deudas con entidades de crédito		1.714.467	309.199
Otros cobros		167.841	85.746
Devolución de obligaciones y valores similares		-	(55.148)
Devoluciones de deudas con entidades de crédito		(1.080.000)	(836.681)
Devoluciones de financiación del Grupo		(514.364)	(535.836)
Devolución y amortización de otras deudas		(26.549)	-
Pagos de pasivos por arrendamientos		(9.378)	(9.655)
Dividendos pagados		(724.250)	-
Otros pagos		(52.471)	(106.693)
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación		**(19.609)**	**(1.089.288)**
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio		**8.513**	**(2.996)**
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		789.602	106.726
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio		**1.573.523**	**1.466.797**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio		**2.363.125**	**1.573.523**

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Notas a las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023

1. Información general

AENA S.M.E., S.A. ("la Sociedad dominante" o "Aena") es la Sociedad dominante de un grupo de sociedades (el "Grupo") que al cierre del ejercicio 2023 estaba integrado por 9 sociedades dependientes y 4 asociadas. AENA S.M.E., S.A. se creó en España como entidad legal independiente en virtud del artículo 7 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre por el que se habilitó al Consejo de Ministros para constituir la sociedad. La autorización para la constitución efectiva tuvo lugar el 25 de febrero de 2011 en el acuerdo del Consejo de Ministros de dicha fecha en el que se autorizó la constitución de la sociedad mercantil estatal Aena Aeropuertos, S.A. de acuerdo con lo previsto en el artículo 166 de la Ley 33/2003 de 3 de noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP).

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

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

Anteriormente a la constitución de la Sociedad dominante, la actividad económica de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios y las sociedades dependientes y asociadas que forman parte del perímetro de consolidación de AENA estaban integradas en la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", creada en virtud del artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990

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

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

Posteriormente, por medio del Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 3 de junio de 2011, se aprueba la realización, para dar contenido a la actividad de la Sociedad y de acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto-ley 13/2010 de 3 de diciembre, de la ampliación de capital de la Sociedad. Dicha ampliación de capital se realiza mediante la aportación de capital no dineraria de la rama de actividad traspasada reflejándose contablemente conforme a los criterios detallados en la Nota 2.1.

La tutela funcional de la Sociedad dominante corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

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

- La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y titularidad estatal, de los helipuertos y de los servicios afectos a ellos.
- La coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.
- El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en infraestructuras e instalaciones a que se refieren los apartados anteriores y en bienes destinados a la prestación de los servicios.

- La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuye a la sociedad.
- El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.
- La formación en materias relacionadas con el transporte aéreo, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.
- La participación, gestión y dirección, directa o indirectamente, en aeropuertos extranjeros

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

El objeto social podrá realizarse por el Grupo directamente o mediante la creación de sociedades mercantiles y, concretamente la gestión individualizada de aeropuertos podrá realizarse a través de sociedades filiales o por concesión de servicios.

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

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

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

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

La Sociedad dominante. inició su cotización en la Bolsa de Madrid tras dicha Oferta Pública de Venta por el 49 % de su capital, con un precio de salida de 58 euros por acción. Posteriormente, en junio de 2015, AENA entró a formar parte del Ibex 35, indicador que incluye a las 35 principales empresas españolas cotizadas en Bolsa. El valor de cotización en el cierre del año 2023 era de 164,10 euros por acción.

2. Resumen de las principales políticas contables

2.1 Bases de presentación

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

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

En el desarrollo de la política contable adoptada por la Sociedad para esta transacción se tuvo en cuenta que las operaciones aeroportuarias previamente integradas en la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", que se reportaban en la información financiera de ésta como un segmento de negocio separado, mantenían sus registros contables de manera segregada y constituían una unidad de reporte independiente, sujeta a un marco regulatorio específico aplicable, aunque integrada en ENAIRE y no en una entidad legal separada, lo cual permite asignar los diferentes elementos patrimoniales de forma fiable a la nueva entidad. Esta conclusión responde al espíritu del Real Decreto-ley 13/2010 cuya finalidad era dotar de la forma jurídica separada de la que hasta entonces carecía, al conjunto de funciones y obligaciones previamente ejercidas por la ENAIRE en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios con carácter histórico, como se ha indicado, por constituir dicho conjunto una unidad económica autónoma capaz de desarrollar una actividad empresarial independiente, en un supuesto de sucesión empresarial, configurada como una unidad en funcionamiento y por lo tanto una unidad de reporte separada y determinable desde un punto de vista de información financiera histórica, cuya gestión se ha llevado a cabo de la misma forma antes y después de la aportación no dineraria, manteniendo la continuidad en los puestos clave de dirección de Aena Aeropuertos, S.A.

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

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

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

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

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

Las cuentas anuales consolidadas del Grupo se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE, en adelante las "NIIF") y las interpretaciones CINIIF en vigor a 31 de diciembre de 2023, así como con la legislación mercantil aplicable a las entidades que preparan información financiera conforme a las NIIF, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada del Grupo a 31 de diciembre de 2023, de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en el patrimonio neto consolidado y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo Aena del ejercicio 2022, elaboradas bajo NIIF-UE, fueron formuladas por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2023, y aprobadas por la Junta General de Accionistas celebrada el 20 de abril de 2023.

Las presentes Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo Aena del ejercicio 2023 han sido formuladas por el Consejo de Administración el 27 de febrero de 2024, y se presentarán para su aprobación por la Junta General de Accionistas, estimándose que serán aprobadas sin ninguna modificación.

2.1.1 Cambios en políticas contables

a) Normas, interpretaciones y modificaciones a normas existentes aprobadas por la Unión Europea aplicadas por primera vez en 2023

Durante 2023 han sido adoptadas por parte de la Unión Europea las siguientes interpretaciones y modificaciones:

Área	Tema/Cuestión	Fecha efectiva
Modificaciones a la NIC 1 Presentación de estados financieros. Desglose de políticas contables.	Modificaciones a la NIC 1 relativas a la información sobre políticas contables que debe divulgarse en los estados financieros. Modificación para mejorar la información a revelar y desglosar solo las políticas contables materiales.	Emitida el 12 de febrero de 2021, esta Norma ha sido adoptada por la UE con fecha 2 de marzo de 2022 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2023.
Modificaciones a la NIC 8. Definición de estimaciones contables.	Aclara la distinción entre un cambio de política contable y de estimación contable.	Emitida el 12 de febrero de 2021. esta Norma ha sido adoptada por la UE con fecha 2 de marzo de 2022 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2023.
Modificaciones a la NIC 12 Impuesto sobre las ganancias: Impuestos diferidos relacionados con activos y pasivos que surgen de una única transacción.	Estas modificaciones aclaran cómo deben contabilizar las empresas los impuestos diferidos sobre determinadas transacciones.	Emitida el 7 de mayo de 2021, esta Norma ha sido adoptada por la UE con fecha 11 de agosto de 2022 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2023.
Modificaciones a la NIC 12 Impuesto sobre las gananacias: Reforma Penal Internacional- Normas del modelo del Pilar Dos	Las compañías puedes aplicar la excepción inmediatamente, pero los requisitos de divulgación son requeridos para los periodos anuales que comienzan desde el 1 de enero de 2023 (*)	Emitada el 23 de mayo de 2023 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2023

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

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Área	Tema / Cuestión	Fecha efectiva
Modificación de la NIC 7 y NIIF 7 Acuerdos de Financiación de proveedores	Esta modificación establece nuevos requisitos de divulgación que solicitan a las entidades que proporcionen información cuantitativa y cualitativa sobre los acuerdos de financiación de proveedores.	Emitida el 25 de mayo de 2023 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2024.
Modificación de la NIIF 16. Pasivo por arrendamiento en una operación de venta con arrendamiento posterior.	Esta modificación establece un nuevo modelo de contabilización para los pagos variables de un arrendatario-vendedor por arrendamiento posterior a una operación de venta.	Emitida el 22 de septiembre de 2022 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2024.
Modificación de la NIC 1. Pasivos no corrientes con cláusulas.	Modificación relativa a las condiciones que una entidad debe cumplir dentro de los doce meses posteriores al período de información que afectan a la clasificación de un pasivo.	Emitida el 31 de octubre de 2022 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2024.
Modificaciones a la NIC 1 Presentación de estados financieros.	Clasificaciones de pasivos como corriente o no corriente.	Emitida inicialmente el 23 de enero de 2020 y una modificación posterior el 15 de julio de 2020, esta Norma resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2024.
Modificaciones a la NIC 21. Efectos de conversión de moneda extranjera: ausencia de tipo de cambio de conversión (*)	Esta modificación establece un enfoque que especifica cuando una moneda puede ser intercambiada por otra y, en caso de no serlo, la determinación del tipo de cambio a utilizar.	Emitida el 15 de agosto de 2023 y resulta de aplicación desde el 1 de enero de 2025.

(*) A la fecha de formulación de las presentes Cuentas anuales consolidadas esta norma no está aprobada para su uso en la Unión Europea.

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

2.2 Consolidación y variaciones en el perímetro

2.2.1 Dependientes

Se consideran entidades dependientes aquellas sobre las que la Sociedad, directa o indirectamente, a través de dependientes ejerce control. La Sociedad controla a una entidad dependiente cuando por su implicación en ella está expuesta, o tiene derecho, a unos rendimientos variables y tiene la capacidad de influir en dichos rendimientos puesto que tiene el poder de dirigir sus políticas financieras y operativas al disponer de derechos sustantivos en vigor que le proporcionan la capacidad de dirigir las actividades relevantes.

Las dependientes se consolidan agregando la totalidad de sus activos, pasivos, ingresos, gastos y flujos de efectivo, una vez realizados los ajustes y eliminaciones correspondientes a las operaciones intragrupo, así como los créditos y débitos entre entidades del Grupo. Los resultados de las sociedades dependientes adquiridas durante el ejercicio se incluyen en las cuentas anuales consolidadas desde la fecha efectiva de adquisición, es decir, desde la fecha en que se transfiere el control al Grupo, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo.

Las políticas contables de las dependientes se han homogeneizado en los casos en que ha sido necesario para asegurar la uniformidad con las políticas adoptadas por el Grupo.

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

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

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

En las combinaciones de negocios, el exceso existente entre la contraprestación entregada, más el valor asignado a las participaciones no dominantes, más el valor razonable de la participación previa en el negocio adquirido y el importe neto de los activos adquiridos y los pasivos asumidos, se registra como fondo de comercio. O, en su caso, el defecto, después de evaluar el importe de la contraprestación entregada, el valor asignado a las participaciones no dominantes, a la participación previa y la identificación y valoración de los activos netos adquiridos, se reconoce en resultados.

En las combinaciones de negocios por etapas, el Grupo reconoce la diferencia entre el valor razonable de la participación previa en el negocio adquirido y el valor contable en resultados consolidados o en otro resultado global. Asimismo, el Grupo reclasifica los importes diferidos en otro resultado global correspondientes a la participación previa a reservas.

Las participaciones no dominantes en sociedades dependientes que se muestran en el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto se corresponden con los intereses minoritarios de terceros y se presentan en el patrimonio neto consolidado de forma separada del patrimonio atribuido a los accionistas de la Sociedad dominante.

Los resultados y cada componente del otro resultado global se asignan al patrimonio neto atribuible a los accionistas de la Sociedad dominante y a las participaciones no dominantes en proporción a su participación. La participación de los minoritarios en el patrimonio y en los resultados de las sociedades dependientes se presenta en los epígrafes “Participaciones no dominantes” del Estado de situación financiera consolidado adjunto y “Resultado atribuido a participaciones no dominantes” de la cuenta de resultados consolidada adjunta.

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle de sociedades dependientes del Grupo a 31 de diciembre de 2023 y a 31 de diciembre de 2022, todas ellas consolidadas por el método de integración global, es el siguiente:

Sociedades dependientes	Domicilio	Actividad	%		Titular de la participación
			Directo	Indirecto	
Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (SCAIRM) (1)	Avenida España 101, Valladolises y Lo Jurado (Murcia)	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) (1)	Calle Peonías, 12 Madrid	Explotación, conservación, gestión y administración de infraestructuras aeroportuarias, así como los servicios complementarios.	100	-	AENA S.M.E., S.A.
London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III) (2)	Percival House134 Percival WayLondon Luton AirportLutonBedfordshireLU2 9NU	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A
London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II) (2)	Percival House134 Percival WayLondon Luton AirportLutonBedfordshireLU2 9NU	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III)
London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I) (2)	Percival House134 Percival WayLondon Luton AirportLutonBedfordshireLU2 9NU	Tenencia de participaciones en la sociedad que ostenta la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings II Limited (LLAH II)
London Luton Airport Group Limited (LLAGL) (2)	Percival House134 Percival WayLondon Luton AirportLutonBedfordshireLU2 9NU	Sociedad garante de la adquisición de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Holdings I Limited (LLAH I)
London Luton Airport Operations Limited (LLAOL) (2)	Percival House134 Percival WayLondon Luton AirportLutonBedfordshireLU2 9NU	Sociedad titular de la concesión de la explotación del Aeropuerto de Luton.	-	51	London Luton Airport Group Limited ("LLAGL")
Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) (2)	Rua Barão de Souza Leão, 425, 19º andar, Boa Viagem, CEP: 51.030-300, Recife, Pernambuco (Brasil)	Prestación de servicios públicos para la ampliación, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque Nordeste de Brasil.	-	100	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A
Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB) (2)	Alameda Santos nº 1293, 4º andar, na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, CEP 01.419-904	Prestación de servicios públicos para la ampliación, mantenimiento y explotación de la infraestructura aeroportuaria de los complejos aeroportuarios integrantes del bloque SP/MS/PA/MG	-	100	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A

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

A 31 de diciembre de 2023 y de 2022 ninguna de las sociedades dependientes cotiza en bolsa y todas cierran su ejercicio contable el 31 de diciembre. En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10 % del capital.

No han existido operaciones realizadas por el Grupo en el ejercicio 2023 que hayan conducido a variaciones en el perímetro respecto del existente a 31 de diciembre de 2022.

Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (SCAIRM)

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

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

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

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

Las líneas principales resumidas del acuerdo de concesión son:

- Obligación de explotar, mantener y conservar el AIRM.
- Derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios y actividades de tráfico y transportes aéreos (tarifas de aterrizaje, explotación económica de la terminal y servicios de pasajeros, mercancías y empresas de transportes aéreo) o vinculadas con la gestión del aeropuerto, así como de las actividades relacionadas.
- Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.
- Antes de la puesta en servicio del Aeropuerto, la Concesionaria propuso a la Administración concedente para su aprobación las tarifas máximas a aplicar por los servicios aeroportuarios, así como por cualquier otro servicio y actividad que desarrolle en el Aeropuerto. Igualmente, antes del inicio de cada año natural, deberá proponer para su aprobación la actualización de las mismas.
- Por su parte, la Administración recibe un canon de explotación por tráfico de pasajeros, que será el resultante de aplicar una determinada cantidad en concepto de tarifa por pasajero/año al volumen de tráfico que refleje el Acta Anual de Tráfico. En la Oferta Económica se fija el Umbral de Tráfico de un millón de pasajeros, a partir del cual la Sociedad retribuirá el tráfico de pasajeros, desde el primero de ellos. La Administración también tendrá derecho a la percepción de un canon mínimo garantizado y a la participación en los ingresos derivados del tráfico de mercancías.

El 27 de diciembre de 2021 se formalizó la adenda al contrato de concesión conforme a lo establecido en la Orden de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia de 17 de noviembre de 2021, por la que se resuelven las solicitudes de reequilibrio del Contrato de Concesión para la "Gestión, explotación, Mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia", quedando modificados parte de los términos relevantes del acuerdo en base a los cuales se establecen mecanismos de compensación basados, principalmente, en una transformación de los cánones fijos a pagar en variables en función del tráfico aéreo que serán revisables periódicamente. A cierre de 2023, el tráfico del aeropuerto se ha incrementado un 4,6% respecto al registrado en 2022, sin embargo, los niveles de tráfico aún no han alcanzado por completo la cifra de 2019, estando prevista la total recuperación a partir de 2025.

El acuerdo de concesión del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia está dentro del alcance de la CINIIF 12 *Acuerdos de Concesión de Servicios,* conforme al modelo del activo intangible (Nota 7.1), registrando los ingresos de explotación de la infraestructura conforme a lo detallado en la Nota 2.24.

London Luton Airport

LLAHL III es una sociedad instrumental creada con el objetivo, a través de su subsidiaria al 100 % London Luton Airport Holdings II Limited (LLAHL II), quien a su vez posee al 100 % de London Luton Airport Holdings I Limited (LLAHL I), de llevar a cabo la adquisición, con fecha 27 de noviembre de 2013, de London Luton Airport Group Limited y de su subsidiaria London Luton Airport Operations Limited, sociedad gestora del aeropuerto de Luton en el Reino Unido.

London Luton Airport Operations Limited ("LLA") y London Luton Airport Limited ("LLAL") celebraron un Acuerdo de Concesión el 20 de agosto de 1998, en virtud del cual LLA acordó administrar y operar el Aeropuerto de London Luton conforme a los términos del Contrato de Concesión vigente inicialmente hasta el 31 de marzo de 2031 y ampliado posteriormente hasta el 15 de agosto de 2032 como parte de las medidas compensatorias de las negativas consecuencias que la pandemia de COVID-19 tuvo sobre el tráfico aéreo del aeropuerto.

En 2013, la filial ADI suscribió las acciones representativas del 40 % del capital de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAHL III) por un importe de 39,4 millones de libras esterlinas (correspondientes a 47,3 millones de euros), siendo Aerofi S.a.r.l. (Aerofi) el otro accionista de la misma con una participación del 60 %. En el marco de esta transacción, se formalizó la opción de compra de ADI a Aerofi de un 11% adicional del capital de LLAHL III, opción ejecutada y formalizada el 16 de octubre de 2014, por un importe de 13,7 millones de libras esterlinas (correspondientes a 17,2 millones de euros), alcanzando ADI el 51 % de titularidad del capital de LLAHL III y el control de esta sociedad que pasó a ser consolidada junto con sus sociedades dependientes por el método de integración global en el Grupo Aena.

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

Asimismo, ADI asumió el 51 % de la deuda suscrita por Aerofi en LLAHL II, que ascendía a 48,3 millones de libras esterlinas.

Dicha deuda corresponde a un préstamo de accionistas a 10 años, al 8% de interés, con pago semestral de intereses y con amortización al vencimiento en noviembre del 2025, con la opción de capitalizar los intereses devengados en la fecha del pago pasando a formar parte del nominal y devengando intereses. Esta opción ha sido utilizada tanto en el ejercicio 2023 como en el ejercicio 2022. En el ejercicio 2023, LLAHL II ha devuelto los intereses capitalizados en años anteriores por importe de 12.822 miles de libras esterlinas (14.885 miles de euros), siendo el importe nominal del préstamo a 31 de diciembre de 2023 de 48.277 miles de libras esterlinas (2022: 61.099 miles de libras esterlinas), correspondientes a 55.552 miles de euros (2022: 68.888 miles de euros). En el ejercicio 2023 dicho préstamo ha generado unos intereses a favor de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. de 5.121 miles de euros (2022: 5.440 miles de euros).

Para compensar la pérdida de actividad consecuencia de la pandemia, el 17 de noviembre de 2021 se formalizó el Acuerdo de recuperación sostenible del aeropuerto de Luton con Luton Borough Council, que parte del mecanismo de Special Force Majeure (SFM) recogido en el contrato de concesión, y cuyo acuerdo final contempló una reducción del canon total de concesión por valor de 45 millones de GBP (hasta el año 2023), una extensión de la concesión de 16,5 meses (del 31 de marzo de 2031 al 15 de agosto de 2032), así como un acuerdo sobre otras cuestiones de carácter medioambiental y económico-social con valor para ambas partes. También se estableció un mecanismo de compensación del canon previsto en el SFM, si bien no ha tenido efecto en 2023 ni en 2022, puesto que el volumen de pasajeros de ambos años ha superado los proyectados en la previsión del acuerdo.

Con fecha 13 de octubre de 2023, la capacidad máxima regulatoria del aeropuerto de Luton se ha visto ampliada en un millón de pasajeros, quedando establecida en 19 millones de pasajeros (Nota 3).

El Acuerdo de concesión administrativa del aeropuerto de London Luton (propiedad del Luton Borough Council) no califica como sujeto a IFRIC 12, dado que las tarifas de dicho aeropuerto no están sujetas a precios regulados. Tal acuerdo es contabilizado como un arrendamiento de acuerdo con la NIIF 16 (Nota 2.22.1, 6.2 y 7.1). El activo intangible relacionado se amortiza linealmente a lo largo de su vida útil remanente establecida en función de la duración del acuerdo de concesión.

Aeropuertos do Nordeste do Brasil, S.A. (ANB)

El 15 de marzo de 2019, la filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (en adelante, ADI) resultó declarada ganadora por la Agencia Nacional de Aviación Civil brasileña (ANAC) en la subasta celebrada en relación con la concesión para la explotación y mantenimiento de los aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte en Brasil, agrupados en el denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil.

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

Durante el mes de enero de 2020, ANB inició la operativa de los aeropuertos de Juazeiro del Norte y de Campina Grande, pasando a gestionar el resto de aeropuertos durante las siguientes semanas.

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

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo BOT (construir, operar y transferir). Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.

- Los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados bajo un modelo dual- till.

- La nueva Sociedad Concesionaria tendrá derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios vinculadas con la gestión del aeropuerto.

- Por su parte, la Administración recibe un canon fijo de 1.900 millones de BRL (aproximadamente, 427,7 millones de euros) en la fecha de firma del contrato (Nota 7.1) y un canon variable a partir del quinto año en función de los ingresos brutos del acuerdo de concesión. La contraprestación económica variable se fija en el 8,16 % sobre los ingresos brutos, con 5 años iniciales de carencia y 5 años progresivos que comenzarían en 2025 al 1,63 % y se incrementan gradualmente a 3,26 % en 2026, 4.90 % en 2027, 6,53 % en 2028, llegando al 8,16 % contractual aplicable en 2029 y en años sucesivos. No obstante, para mitigar los efectos de la pandemia ANAC ha aprobado reequilibrios económico-financieros correspondientes a los ejercicios 2020 a 2022, que serán compensados con la contribución variable, retrasándose así, previsiblemente su pago.

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

Teniendo en cuenta lo expuesto, el acuerdo de concesión de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil está dentro del alcance de la CINIIF 12 *Acuerdos de Concesión de Servicios* conforme al modelo del activo intangible, registrando los ingresos de explotación de la infraestructura conforme a lo detallado en la Nota 2.24.

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

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

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

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

El Consejo de Administración de BOAB, en reunión celebrada el 28 de noviembre de 2022, aprobó una ampliación de capital social por importe de 4.124 millones de Reales brasileños (aproximadamente, 731,4 millones de euros, al tipo de cambio al cierre de 2022 (5.6386 BRL/EUR)), el cual fue suscrito íntegramente por Aena Internacional. El 26 de enero de 2023, ADI desembolsó el importe de 1.639 millones de Reales Brasileños del capital social (aproximadamente, 291,6 millones de euros, al tipo de cambio de la fecha de la operación), dando cumplimiento al importe mínimo a desembolsar de acuerdo con el Pliego de la Licitación. Parte de dicha aportación se ha destinado a realizar en febrero de 2023 los pagos obligatorios previstos en el mencionado pliego por importe de 821 millones de BRL (aproximadamente, 150 millones de euros), registrados como costes necesarios para la obtención de un contrato dentro del inmovilizado intangible. Entre abril y junio de 2023 el Grupo desembolsó 2.533,3 millones de BRL (aproximadamente, 462 millones de euros) correspondientes al pago del importe del canon inicial de la concesión, también activados dentro del intangible (Nota 6.2).

Adicionalmente, con fecha 6 de febrero de 2023, ADI concedió un préstamo a BOAB por importe de 2.450 millones de reales (456.936.104 euros al tipo de cambio de cierre del ejercicio), con pago semestral de intereses, que devenga la tasa de interés interbancario de Brasil (CDI). La tasa aplicable en 2023 ha oscilado entre el 11,24% y el 12,80%, y los intereses devengados han ascendido a 51.301 miles de euros.

Con fecha 28 de marzo de 2023 se ha suscrito el contrato de concesión para la prestación de servicios públicos relacionados con la ampliación, mantenimiento y explotación de la infraestructura aeroportuaria de 11 aeropuertos en Brasil, ubicados en cuatro estados (São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará). El contrato de concesión entró en vigor el pasado 5 de junio de 2023 y tiene una duración de treinta años, con posibilidad de prórroga por cinco años adicionales. Cumplidos estos trámites, BOAB ha comenzado a gestionar los 11 aeropuertos, de forma escalonada, entre octubre y noviembre de 2023 (Nota 5.1).

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

- La concesión, que tiene un período de 30 años ampliable 5 años adicionales, es del tipo BOT (construir, operar y transferir). Una vez finalizado el plazo total de la concesión, la plena e ilimitada posesión de los terrenos y la totalidad de las instalaciones existentes (incluidos los gastos útiles realizados por el concesionario y las mejoras que hayan podido ser incorporadas por éste) revertirán a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil sin que exista derecho a indemnización alguna a favor del Concesionario.

- Los ingresos de la actividad aeronáutica están regulados bajo un modelo dual- till.

- La nueva Sociedad Concesionaria tendrá derecho a percibir una retribución en concepto de precio por la utilización de las instalaciones y por la prestación de servicios vinculadas con la gestión del aeropuerto.

- Por su parte, la Administración recibe un canon fijo de 2.450 millones de BRL (aproximadamente, 457,5 millones de euros) en la fecha de firma del contrato y un canon variable a partir del quinto año en función de los ingresos brutos del acuerdo de concesión. La contraprestación del quinto año es del 3,23% y aumenta progresivamente (6,46% en el sexto, 9,69% en el séptimo y 12,92% en el octavo) hasta el 16,15% anual en el noveno año y sucesivos hasta la finalización de la concesión.

- La Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estimó en el pliego de licitación un importe de inversión de 5.808 millones de reales brasileños (precios constantes de octubre 2020). Sólo en el aeropuerto de Congonhas, se preveía invertir un total de 3.350 millones de BRL a lo largo de los 30 años de concesión, de los cuales el 75,4% (2.530 millones de BRL) se invertían en la ampliación de las infraestructuras durante los cinco primeros años del contrato (Nota 2.24).

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.2.2 Empresas con control conjunto y asociadas

Control conjunto es el acuerdo contractual para compartir el control sobre un negocio conjunto, y solo existirá cuando las decisiones sobre las actividades relevantes de dicho negocio requieran el consentimiento unánime de todos los socios que comparten el control. Dichas sociedades se integran en los estados financieros consolidados, conforme lo establecido en la NIIF 11 Acuerdos conjuntos, aplicando el método de la participación.

Empresas asociadas son todas las entidades sobre las que el Grupo ejerce influencia significativa, pero no tiene control, que, generalmente, viene acompañada por una participación de entre un 20 % y un 50 % de los derechos de voto. Las inversiones en asociadas se contabilizan por el método de la participación.

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

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

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

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

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

El detalle de sociedades con control conjunto y asociadas a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es el siguiente:

Sociedades asociadas: Sociedad y Domicilio Social	Actividad	%		Valor de las inversiones en asociadas Nota 9		Titular de la Participación	Método de Consolidación
		Directo	Indirecto	31.12.23	31.12.22		
Aeropuertos Mexicanos del Pacífico, S.A. de CV (AMP) México DF (1)	Participación en el operador del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP).	-	33,33	61.375	63.926	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena de Indias - Colombia (1)	Explotación del aeropuerto de Cartagena.	-	37,89	841	2.642	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA) Aeropuerto Ernesto Cortissoz Barranquilla - Colombia (2)	Sin actividad (*)	-	40	-	-	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia
Aerocali, S.A. Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali - Colombia (2)	Explotación del aeropuerto de Cali.	-	50	6.161	6.131	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S. A.	Puesta en equivalencia

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

A 31 de diciembre de 2023 y 2022 ninguna de las sociedades asociadas cotiza en bolsa. Todas las sociedades asociadas cierran su ejercicio el 31 de diciembre. En cumplimiento del artículo 155 de la Ley de Sociedades de Capital, el Grupo ha notificado a todas estas sociedades que, por sí misma o por medio de otra sociedad filial, posee más del 10 % del capital.

El plazo inicial de explotación de la concesión del aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de Indias, gestionado por la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A, finalizaba el 25 de septiembre de 2020. El contrato ha sido prorrogado posteriormente en varias ocasiones por acuerdos alcanzados con la entidad concedente finalizando definitivamente el próximo 29 de febrero de 2024.

Durante el ejercicio 2023 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ha reconocido 30.634 miles de euros de dividendos de las sociedades asociadas y con control conjunto (2022: 25.576 miles de euros) (Nota 9).

El Grupo ha estimado el importe recuperable de esta inversión surgiendo un deterioro del valor de la participación puesta en equivalencia a 31 de diciembre de 2023 de 3.079 miles de euros (2022: 0 miles de euros) (Nota 9).

Aerocali, S.A.

El 29 de mayo de 2014 la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. efectuó la compra de 63 miles de acciones ordinarias de Aerocali, S.A. Con esta adquisición el Grupo pasó a tener el 50 % de participación sobre esta empresa. El importe pagado por esta adquisición ascendió a 2.036 miles de euros. De acuerdo con el análisis efectuado por la Dirección del Grupo, con esta adquisición no pasó a tener control de la participada al existir control conjunto, por lo que en los ejercicios 2023 y 2022 se continúa registrando en las cuentas anuales consolidadas por el método de puesta en equivalencia con el cambio en el porcentaje de participación desde la adquisición de las nuevas acciones.

El vencimiento de la concesión del aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón, Cali, gestionado por la Sociedad Aerocali S.A. finalizaba el pasado 1 de septiembre de 2020, habiendo sido prorrogado con posterioridad en varias ocasiones como consecuencia de acuerdos alcanzados con la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI) de Colombia. Con fecha 31 de octubre de 2023 se ha prorrogado hasta el 30 de abril de 2024.

El Grupo ha estimado que los flujos de caja generados y por generar hasta el final de la concesión permitirán recuperar el valor de su participación en Aerocali, no resultando necesario registrar deterioro de valor.

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

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

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

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

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

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

Como consecuencias de la amortización de autocartera por parte de GAP durante 2021 y 2022, el porcentaje de participación de AMP en GAP se incrementó hasta alcanzar un 18,5359% a 31 de diciembre de 2022 y un 19,02% a 31 de diciembre de 2023.

La Asamblea de Accionistas de la sociedad Grupo Aeroportuario del Pacífico, SAB de CV (GAP), en reunión celebrada el 13 de abril de 2023, aprobó la cancelación de 7.024.113 acciones adquiridas por la propia sociedad, lo que dio lugar a un incremento en el porcentaje de participación de AMP en GAP, que pasaba de ser del 19,02% al 19,28% tras la cancelación, la cual se encuentra pendiente de cancelación formal por parte de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de México.

Asimismo, el Grupo estima el importe recuperable de dicha inversión en AMP por referencia al valor de cotización del Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (GAP), principal activo de AMP, así como los ingresos derivados de los contratos de gestión entre ambas sociedades. En este sentido, se obtiene un importe recuperable que supera el coste registrado por el Grupo. Basándose en todo ello, la dirección del Grupo considera que el importe recuperable calculado, a 31 de diciembre de 2023 y 2022, es superior el coste de adquisición de la mencionada inversión en AMP (Nota 8).

El valor de la cotización en el cierre del ejercicio 2023 fue de 296,43 MXN (2022: 279,40 MXN) y la cotización media del último trimestre fue de 251,74 MXN en 2023 (2022: 300,16 MXN).

2.3 Comparación de la información

Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 no se han producido cambios en criterios contables significativos respecto a los criterios aplicados en el ejercicio 2022.

En cumplimiento con la normativa vigente, se presentan a efectos comparativos, además de las cifras del ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2023, las correspondientes al ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2022.

2.4 Transacciones en moneda extranjera

2.4.1 Moneda funcional y de presentación

Las partidas incluidas en las cuentas anuales consolidadas de cada una de las entidades del Grupo se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera ("moneda funcional"). Las cuentas anuales consolidadas se presentan en miles de Euros. El Euro es la moneda funcional y de presentación de AENA S.M.E., S.A., redondeadas al millar más cercano. El uso de cifras redondeadas puede conducir en algún caso a una diferencia de redondeo insignificante en los totales o en las variaciones.

2.4.2 Transacciones y saldos

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

Por su parte la conversión de las transacciones en moneda extranjera a la moneda de presentación, a efectos de los estados financieros consolidados, se realiza conforme a las siguientes pautas:

- Los activos y pasivos de cada uno de los balances presentados (es decir, incluyendo las cifras comparativas), se convertirán al tipo de cambio de cierre de la fecha de ese estado de situación financiera;
- Por su parte, los ingresos y gastos de cada estado que presenta los resultados y otro resultado global (es decir, incluyendo las cifras comparativas), se convertirán aplicando el tipo de cambio medio anual, calculado como media aritmética de los tipos de cambio medios de cada uno de los doce meses del año que no difieren significativamente del tipo a la fecha de la transacción.
- Las diferencias de cambio que se produzcan como resultado de lo anterior, se reconocerán en otro resultado global, en el apartado de "diferencias de conversión" y permanecerán acumuladas ahí hasta la disposición del negocio en el extranjero que las generó.

2.4.3 Entidades del Grupo

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

- Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera;
- Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados se convierten a los tipos de cambio medios (a menos que esta media no sea una aproximación razonable del efecto acumulativo de los tipos existentes en las fechas de la transacción, en cuyo caso los ingresos y gastos se convierten en la fecha de las transacciones); y
- Todas las diferencias de conversión resultantes se reconocen en el otro resultado global.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

2.5 Inmovilizado material

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

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

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

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

Construcciones	12-51 años
Instalaciones técnicas	4-22 años
Maquinaria	5-25 años
Otras instalaciones	5-20 años
Mobiliario y utillaje	5-13 años
Otro inmovilizado	5-8 años

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.6 Activos intangibles

2.6.1 Fondo de comercio

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

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

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

2.6.2 Aplicaciones informáticas

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

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

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

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

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

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

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

2.6.3 Concesiones de servicio

Ver Nota 2.24.

2.6.4 Otro inmovilizado intangible

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

2.7 Inversiones inmobiliarias

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

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

Edificios y naves	32-51 años
Instalaciones técnicas	15 años

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.8 Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

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

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

El Grupo considera que todos sus activos son generadores de flujos de efectivo. El valor recuperable es calculado para un activo individual, a menos que el activo no genere entradas de efectivo que sean, en buena medida, independientes de las correspondientes a otros activos o grupos de activos. Si este es el caso, el importe recuperable se determina para la Unidad Generadora de Efectivo (UGE) a la que pertenece.

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

- La red de aeropuertos, compuesta por todos los aeropuertos españoles gestionados por el Grupo excepto el que pertenece a AIRM.
- AIRM es considerada como una única unidad generadora de efectivo, que incluye tanto ingresos derivados de la actividad aeronáutica como de la actividad comercial de los aeropuertos, dada la alta interdependencia de los ingresos existente entre ambas y la existencia de un solo activo que comparten las dos actividades debido a la imposibilidad legal de disponer, vender o escindir los activos aeroportuarios.
- El subgrupo LLAH III (Luton) también es considerado como una unidad generadora de efectivo.
- La sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. también es considerada como una única unidad generadora de efectivo en sí misma, al igual que sucede con los activos ligados a la sociedad dependiente AIRM.
- La sociedad mercantil estatal, Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB), constituida en noviembre de 2022 y cuya puesta en marcha se ha producido de forma paulatina en la segunda mitad del ejercicio 2023, habiéndose tomado el control de las operaciones de los aeropuertos durante octubre y noviembre de 2023, también conforma en sí misma una unidad generadora de efectivo.

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

En relación con el cálculo del valor recuperable, el procedimiento implantado por la dirección del Grupo para la realización de las pruebas de deterioro a nivel de las unidades generadoras de efectivo, cuando proceda, es el siguiente:

- La Dirección prepara anualmente un plan de negocio abarcando generalmente un espacio temporal de cuatro ejercicios, incluido el ejercicio en curso. Los principales componentes de dicho plan, que, en su caso, se emplearían como base del *test* de deterioro, son los siguientes:
    - Proyecciones de resultados.
    - Proyecciones de inversiones y capital circulante.

En dichas proyecciones se tienen en cuenta las proyecciones de tráfico y financieras contempladas el Plan Estratégico del Grupo para 2022-2026 para la Red Nacional de Aeropuertos (Nota 3) así como las proyecciones de negocio aprobadas por la dirección para todo el periodo concesional en el resto de las sociedades concesionarias. Otras variables que influyen en el cálculo del valor recuperable son:

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

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

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

Salvo en el caso del fondo de comercio, cuya pérdida por deterioro no es reversible, la posible reversión de pérdidas por deterioro de valor de activos no financieros que sufren una pérdida por deterioro se revisa en todas las fechas a las que se presenta información financiera. Cuando una pérdida por deterioro de valor revierta posteriormente, el importe en libros de la unidad generadora de efectivo se incrementa con el límite del valor contable que tendrían en ese momento los activos de la unidad de no haberse reconocido el deterioro. Dicha reversión se clasifica en la misma línea donde se clasificó originalmente la pérdida por deterioro.

2.9 Costes por intereses

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

2.10 Instrumentos financieros

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Los activos se reconocen inicialmente por el valor razonable más o menos, en el caso de un activo financiero que no se contabilice a valor razonable con cambios en resultados, los costes de la transacción que sean directamente atribuibles a la adquisición o emisión del activo financiero o del pasivo financiero. No obstante lo anterior, en el momento del reconocimiento inicial una entidad medirá las cuentas a cobrar comerciales que no tengan un componente financiero significativo (determinado de acuerdo con la NIIF 15) a su precio de transacción.

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

El Grupo clasifica los pasivos mantenidos para negociar a valor razonable con cambios en resultados.

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

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

2.10.1 Deterioro de valor

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

El Grupo valora en cada fecha de cierre la corrección valorativa en un importe igual a las pérdidas de crédito esperadas en los siguientes doce meses, para los activos financieros para los que el riesgo de crédito no ha aumentado de forma significativa desde la fecha de reconocimiento inicial o cuando considera que el riesgo de crédito de un activo financiero ya no ha aumentado de forma significativa.

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

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

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

– Calificaciones de riesgo de crédito internas y externas;

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

2.10.2 Créditos comerciales y otras cuentas a cobrar

Para las cuentas a cobrar comerciales, tanto si poseen o no un componente financiero significativo, el Grupo ha elegido como su política contable medir la corrección de valor por pérdidas a un importe igual a las pérdidas crediticias esperadas durante todo el tiempo de vida del activo siguiendo el enfoque simplificado del p. 5.5.15 de la NIIF 9.

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

La NIIF 9 define la pérdida de crédito esperada como el promedio ponderado de las pérdidas crediticias con los riesgos respectivos de que ocurra un incumplimiento como ponderadores. Las pérdidas crediticias se miden como la diferencia entre todos los flujos de efectivo contractuales a que se tiene derecho de acuerdo con el contrato y todos los flujos de efectivo que la entidad espera recibir (es decir, todos los déficits de efectivo) descontados a la tasa de interés efectiva original.

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

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

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

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

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

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.10.3 Otros activos financieros (avales y fianzas constituidos)

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

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

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

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

2.10.4 Bajas, modificaciones y cancelaciones de activos financieros

Los activos financieros se dan de baja en el balance cuando expiren los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo del activo financiero o se transfiera el activo financiero.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.10.5 Bajas y modificaciones de pasivos financieros

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

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

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

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

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

2.11 Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

El Grupo Aena utiliza instrumentos financieros derivados para la cobertura, fundamentalmente, de las variaciones en los tipos de interés y tipo de cambio. Adicionalmente, a finales de 2022, la Sociedad dominante contrató permutas sobre la electricidad española cotizada en el Mercado Ibérico de la Energía Eléctrica (MIBEL) con objeto de cubrir las presiones inflacionistas que se habían venido produciendo en el precio de la electricidad.

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

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

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

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

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

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

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

- Si se espera que los flujos de efectivo futuros cubiertos todavía ocurran, ese importe se mantendrá en la reserva de cobertura de flujos de efectivo hasta que ocurran los flujos de efectivo futuros. Cuando ocurran los flujos de efectivo futuros, se reconoce en la cuenta de resultados.
- Si se deja de esperar que los flujos de efectivo futuros cubiertos ocurran, ese importe se reclasificará inmediatamente de la reserva de cobertura de flujos de efectivo al resultado del periodo como un ajuste por reclasificación, dentro de Otros ingresos/(gastos) financieros netos.

2.12 Existencias

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

Derechos de emisión de gases de efecto invernadero

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

El gasto derivado del consumo de derechos por la emisión de gastos de efecto invernadero se registra en el epígrafe "Otros gastos de explotación" de la cuenta de pérdidas y ganancias, en función de su devengo que se produce a medida que se van emitiendo los gases de efecto invernadero. Como contrapartida se registra una provisión para riesgos y gastos la cual se

mantendrá hasta el momento en que la Sociedad haga efectiva la entrega al Registro Nacional de Derechos de Emisión (RENADE).

En la Nota 26.1 de la presente memoria se incluye información detallada acerca de los derechos de emisión recibidos y consumidos en el ejercicio actual.

2.13 Cuentas comerciales a cobrar

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

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

2.14 Efectivo y equivalentes al efectivo

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

2.15 Capital social

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

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

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

2.16 Cuentas comerciales a pagar

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

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

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

2.17 Deuda financiera

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

Las comisiones abonadas por la obtención de líneas de crédito se reconocen como costes de la transacción de la deuda siempre que sea probable que se vaya a disponer de una parte o de la totalidad de la línea. En este caso, las comisiones se difieren hasta que se produce la disposición. En la medida en que no sea probable que se vaya a disponer de todo o parte

de la línea de crédito, la comisión se capitalizará como un pago anticipado por servicios de liquidez y se amortiza en el periodo al que se refiere la disponibilidad del crédito.

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

Confirming

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

Asimismo, en el caso de producirse deudas mantenidas con las entidades financieras como consecuencia de la cesión de los pasivos comerciales se reconocen en la partida de deudas comerciales anticipadas en el balance consolidado. En aquellos casos en los que tiene lugar el aplazamiento del plazo de pago de las deudas inicialmente mantenidas con los acreedores comerciales se produce la cancelación de las mismas en el plazo de vencimiento original y se reconoce un pasivo financiero en la partida "Deuda financiera" del estado de situación financiera. A 31 de diciembre de 2023 y 2022 no existen deudas con las entidades financieras intermediarias como consecuencia de las operaciones de *confirming* realizadas sobre pasivos comerciales ni se ha producido el aplazamiento de deudas mantenidas en un inicio con acreedores comerciales.

2.18 Impuestos corrientes y diferidos

El gasto por impuestos del ejercicio comprende los impuestos corrientes y diferidos. Los impuestos se reconocen en el resultado, excepto en la medida en que estos se refieran a partidas reconocidas en el otro resultado global o directamente en el patrimonio neto. En este caso, el impuesto también se reconoce en el otro resultado global o directamente en patrimonio neto, respectivamente.

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

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

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

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

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

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

2.19 Prestaciones a los empleados (Nota 22)

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

2.19.1 Compromisos laborales a largo plazo

a) Planes de aportación definida

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

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

Durante 2023, al igual que en 2022, se han realizado aportaciones extraordinarias al Plan de Pensiones (Véase Nota 22.3).

b) Planes de prestación definida

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

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

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

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

c) Premios de permanencia

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

El Grupo provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas en el futuro de Aena y AIRM, basándose en un cálculo actuarial. Los cambios de estimación se registran en el cierre de cada ejercicio contra la cuenta de resultados, en base a los resultados del informe actuarial elaborado por un experto independiente.

En 2023 el importe ha supuesto el registro de un gasto en la cuenta de resultados consolidada adjunta por importe de 277 miles de euros (2022: ingreso de 2.391 miles de euros) (Nota 22.1).

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

Año	2023	2022
Tipo de interés técnico:	3,31%	3,74%
Crecimiento salarial anual:	2%	2%
Rentabilidad esperada del Fondo:	-	-
Tabla de mortalidad:	PERM/F 2020 NP	PERM/F 2020 NP
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	65 años	65 años
Tablas de invalidez	OM 1977	OM 1977

d) Premios de jubilación anticipada

El artículo 154 del I Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial Enaire, AENA S.M.E., S.A. y Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E, S.A.) establece que todo trabajador con edad comprendida entre los 60 y los 64 años que, de conformidad con las disposiciones vigentes tenga derecho a ello podrá jubilarse de forma voluntaria y anticipada y recibirá una indemnización tal que, sumada a los derechos consolidados en el plan de pensiones en el momento de la extinción del contrato, sea equivalente a cuatro mensualidades de la base de cálculo y del complemento de antigüedad para cada año que le reste para cumplir los 64, o la parte proporcional correspondiente.

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida. En la actualidad los compromisos por pensiones se encuentran asegurados a través de las pólizas de Seguro Colectivo de Vida. El Grupo provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas en el futuro, basándose en un cálculo actuarial descontando el valor de los activos afectos (Nota 22.2). Los cambios de estimación se registran en el cierre de cada ejercicio contra la cuenta de reservas, en base a los resultado del informe actuarial elaborado por un experto independiente. En 2023 el importe ha supuesto un aumento de reservas por importe de 29 miles de euros (2022: aumento de reservas por importe de 257 miles de euros) ((Nota 22.2).

Las principales hipótesis actuariales utilizadas han sido las siguientes:

Año	2023	2022
Tipo de interés técnico:	3,31%	3,74%
Crecimiento anual de los premios:	2%	2% siguientes
Rentabilidad esperada del Fondo:	4%	-
Tabla de mortalidad:	PERM/F 2020 NP	PERM/F 2020 NP
Sistema financiero utilizado:	Capitalización Individual	Capitalización Individual
Método de devengo:	Unidad de crédito proyectada	Unidad de crédito proyectada
Edad de jubilación:	63 años	63 años

Se observa que el tipo de descuento utilizado en la valoración a 31 de diciembre de 2023 ha sido del 3,31%, tipo que resulta inferior a los utilizados en la valoración correspondiente al ejercicio 2022, que fueron del 3,74% para los premios de permanencia y para los de jubilación anticipada. Este menor tipo de descuento se debe principalmente a la moderación en los tipos de interés.

El tipo del 3,31% utilizado en la valoración es el que se deriva de la curva IBOXX AA Corporate Bond Index, en base a los flujos futuros esperados y la duración financiera de los compromisos objeto de valoración de que resulta de 13,4 años (misma duración en 2022).

e) Planes de pensiones London Luton Airport Operations Limited (LLAOL)

Hasta el 31 de enero de 2017, LLAOL mantenía un plan de pensiones de prestación definida, plan de pensiones del Aeropuerto de London Luton (London Luton Airport Pension Scheme o LLAPS), cuyos activos son poseídos y administrados por fondos separados legalmente de LLAOL. Con dicha fecha se llevó a cabo el cierre al devengo de beneficios futuros de este plan de pensiones de prestación definida, que fue sustituido, a partir del 1 de febrero de 2017, por un plan de pensiones de aportación definida. (Véase Nota 22.4).

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

	2023	2022
Tipo de interés técnico	4,55 %	4,75 %
Inflación	3,10 %	3,15 %
Tasa de crecimiento de la pensión	3,00 %	3,05 %
Método de devengo	Projected Unit Credit	Projected Unit Credit
Edad de jubilación	65 años	65 años

De acuerdo con los requerimientos de la NIC 19, la tasa de descuento utilizada del 4,55 % está basada en el tipo de interés de mercado de bonos corporativos de alta calidad y años de vencimiento consistentes con el vencimiento esperado de las obligaciones postempleo. Resulta ligeramente inferior a la empleada en 2022 (4,75 %) debido a la disminución de la rentabilidad de los bonos corporativos.

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

- Hombres: 21,1 (2022: 21,6)
- Mujeres: 23,7 (2022: 24,1)

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

- Hombres: 22,3 (2022: 22,9)
- Mujeres: 25,1 (2022: 25,6)

2.19.2 Indemnizaciones por cese

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

2.20 Provisiones y pasivos contingentes

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

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

No se reconocen provisiones para pérdidas de explotación futuras.

Cuando exista un número de obligaciones similares, la probabilidad de que sea necesario un flujo de salida para liquidar la obligación se determina considerando la clase de obligaciones en su conjunto. Se reconoce una provisión incluso aun cuando la probabilidad de un flujo de salida con respecto a cualquier partida incluida en la misma clase de obligaciones pueda ser pequeña.

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

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

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

2.21 Reconocimiento de ingresos

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

Etapa 1: Identificar el contrato (o contratos) con el cliente

Etapa 2: Identificar las obligaciones de desempeño en el contrato

Etapa 3: Determinar el precio de la transacción

Etapa 4: Asignar el precio de la transacción entre las obligaciones de desempeño del contrato

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

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

2.21.1 Ingresos por servicios aeronáuticos

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

a) Prestaciones públicas patrimoniales

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

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

- Utilización de las pistas de los aeropuertos civiles y de utilización conjunta y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil por las aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a las aeronaves, pasajeros y mercancías.
- Servicios de tránsito aéreo de aeródromo que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de tránsito aéreo debidamente certificados que hubieren sido contratados por aquel y designados al efecto por el Ministerio de Fomento.
- Servicios de meteorología que facilite el gestor aeroportuario, sin perjuicio de que tales servicios se presten a través de los proveedores de servicios de meteorología debidamente certificados y, además, designados al efecto por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios, así como los medios, instalaciones y equipamientos necesarios, para la prestación de los servicios de control y vigilancia en las áreas de movimiento de aeronaves, zonas de libre acceso, zonas de acceso controlado y zonas restringidas de seguridad en todo el recinto aeroportuario ligados a las prestaciones patrimoniales de carácter público.
- Puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes, en terminales, plataformas y pistas necesarias para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo.
- Servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque.
- Utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas al efecto en los aeropuertos.
- Utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a las compañías aéreas a través de pasarelas telescópicas o la simple utilización de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.
- Utilización del recinto aeroportuario para el transporte y suministro de combustibles y lubricantes, cualquiera que sea el modo de transporte o suministro.
- Utilización del recinto aeroportuario para la prestación de servicios de asistencia en tierra que no se encuentre gravado por otra contraprestación específica.

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

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

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

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

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

El 10 de abril de 2019 fue publicado el Real Decreto 162/2020 de 22 de marzo, que desarrolla el mecanismo de cálculo de este índice mediante una fórmula que depende de unos índices específicos aplicables para la revisión de los costes del

gestor aeroportuario, así como el procedimiento para la determinación de su valor anual. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) es el organismo encargado de aprobar el valor del índice P de acuerdo con la normativa vigente.

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

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

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

El 21 de diciembre de 2021 el Consejo de Administración de Aena aprobó un IMAAJ para 2022 de 9,95 euros por pasajero, que incluye 0,80€ por pasajero para la recuperación de los costes Covid incurridos por AENA en el periodo 2020 a septiembre de 2021 ambos incluidos, lo que suponía una variación tarifaria de un -3,17% con respecto al IMAAJ de 2021.

El 17 de febrero de 2022, la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2022, declarando conformes y aplicables las tarifas aprobadas por el Consejo de Administración de Aena.

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

Con fecha 25 de julio de 2023 el Consejo de Administración aprobó las tarifas aeroportuarias de 2024 sobre las que ha resuelto Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) el 1 de febrero de 2024. El IMAAJ para 2024 queda fijado en 10,35 euros por pasajero lo que implica una variación del 4,09% respecto a las de 2023 lo que equivale a 40 céntimos de euro por pasajero de media. Las tarifas avaladas por la CNMC entrarán en vigor el 1 de marzo de 2024 (Nota 36).

Toda esta normativa regulatoria no ha dado lugar a ningún cambio en la política de reconocimiento de ingresos de la Sociedad, que sigue sujeta a lo explicado al principio de esta Nota. En particular, los ingresos regulados en el período DORA se han reconocido en 2023 de acuerdo al mismo criterio que en anteriores ejercicios, es decir, se ha registrado cuando el servicio es prestado, con base en las tarifas reguladas aprobadas.

b) Otros servicios aeroportuarios no regulados

Para el resto de servicios aeronáuticos no regulados prestados por la sociedad matriz y para los servicios aeroportuarios prestados por el resto de las empresas del grupo, se aplica el mismo principio, reconociendo los ingresos en el momento de la prestación de los mismos, a los precios y tarifas aplicables en cada caso teniendo en cuenta los criterios de registro y valoración aplicables a las explotaciones en régimen de concesión y detalladas en la Nota 2.24.

c) Otros ingresos

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

2.21.2 Reconocimiento de los ingresos procedentes de contratos comerciales.

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

Los ingresos por alquileres de espacios comerciales localizados dentro de las infraestructuras aeroportuarias se reconocen linealmente, siempre y cuando otro criterio no refleje mejor la sustancia económica de los acuerdos de alquiler estipulados con las contrapartes. La parte contingente de los ingresos por alquileres relacionada con los niveles variables de ingresos generados por los espacios comerciales, se reconoce como ingreso en el periodo en que se devenga. Como consecuencia de la entrada en vigor de la DF7, a partir del 21 de junio de 2020 las RMGA contractuales de la Sociedad dominante quedan automáticamente reducidas en proporción directa al menor volumen de pasajeros en el aeropuerto donde se ubique el local respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019. Esta reducción de las rentas resulta de aplicación en todos los años posteriores hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al que existió en 2019. Por ello, las RMGA de los contratos afectados por la DF7 se registran como un ingreso por pagos variables de arrendamiento hasta que se produzca la recuperación del tráfico.

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

En su condición de arrendador, el Grupo contabiliza la modificación de un arrendamiento operativo como un nuevo arrendamiento desde la fecha efectiva de la modificación.

2.21.3 Servicios inmobiliarios.

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

2.21.4 Intereses y dividendos de asociadas

Los ingresos por intereses se reconocen usando el método del tipo de interés efectivo.

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago del dividendo y sea probable que la entidad reciba los beneficios económicos asociados con el dividendo y el importe del mismo puede ser valorado de forma fiable.

2.22 Arrendamientos

2.22.1 Arrendatario

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

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

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

- El importe de la valoración inicial del pasivo por arrendamiento;
- Cualquier pago por arrendamiento efectuado en la fecha de comienzo o antes, menos cualquier incentivo de arrendamiento recibido;

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

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

Los pasivos por arrendamiento se valoran en la fecha de comienzo del contrato por el valor actual de los pagos por arrendamiento que no estén abonados a dicha fecha. Los pagos por arrendamiento se descuentan utilizando el tipo de interés implícito en el arrendamiento o, cuando no es posible obtener esta tasa fácilmente, el tipo de interés incremental del endeudamiento de la entidad arrendataria del Grupo que formaliza el contrato de arrendamiento.

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

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

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

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

El periodo de arrendamiento comienza cuando el arrendador pone el activo subyacente a disposición del arrendatario para su uso. Incluye los periodos libres de rentas. El periodo de arrendamiento utilizado en la valoración es el periodo no cancelable del arrendamiento establecido contractualmente, ampliado, en su caso, por las posibles prórrogas cuando el arrendatario está razonablemente seguro de que se ejecutarán y periodos tras una fecha de cancelación optativa, si el arrendatario está razonablemente seguro de que se producirá la cancelación anticipada.

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

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

Arrendatario: modificaciones en los contratos de arrendamiento operativo

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

El requerimiento contable de los cambios en los pagos de arrendamiento, si es material, requiere la aplicación de juicio y depende de un número de factores, incluyendo si dichos cambios formaban parte de las cláusulas y condiciones originales del arrendamiento. El Grupo trata un cambio en los pagos de arrendamiento de la misma forma, con independencia de si el cambio resulta de un cambio en el contrato o de un cambio en la legislación o regulación aplicable. Los cambios en las pagos del arrendamiento que se derivan del contrato de forma directa o indirecta se contabilizan como reestimaciones del pasivo o como pagos variables.

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

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

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

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

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

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

2.22.2 Arrendador

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

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

En los arrendamientos clasificados como “arrendamientos financieros” el Grupo AENA, como arrendador registra un derecho de cobro en su activo (dándose de baja el bien del balance) así como los ingresos financieros por los intereses correspondientes a dicho derecho en la cuenta de resultados. Durante el ejercicio de referencia de las presentes cuentas anuales ni durante el anterior se han formalizado acuerdos de arrendamiento que se pudieran considerar como financieros.

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

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

Arrendador: modificaciones en los contratos de arrendamiento operativo

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

El requerimiento contable de los cambios en los pagos de arrendamiento, si es material, requiere la aplicación de juicio y depende de un número de factores, incluyendo si dichos cambios formaban parte de las cláusulas y condiciones originales del arrendamiento. El Grupo trata un cambio en los pagos de arrendamiento de la misma forma, con independencia de si el cambio resulta de un cambio en el contrato o de un cambio en la legislación o regulación aplicable. Los cambios en los pagos del arrendamiento que se derivan del contrato de forma directa o indirecta se contabilizan como pagos variables. En caso contrario, conforme a lo establecido en el párrafo 87 de la NIIF 16, las modificaciones de un contrato de arrendamiento operativo se tratan como un nuevo arrendamiento desde la fecha efectiva de modificación.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

2.23 Subvenciones oficiales

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

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

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

2.24 Acuerdos de concesión de servicios

Los acuerdos de concesión de servicios son acuerdos público-privados en los que el sector público controla o regula a qué servicios debe el concesionario destinar la infraestructura, a quién debe prestar dichos servicios, y a qué precio; y en los que controla contractualmente toda participación residual significativa en la infraestructura al término de la vigencia del acuerdo. Las infraestructuras contabilizadas por el Grupo como concesiones se corresponden con los Helipuertos de Ceuta y Algeciras, el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, seis aeropuertos brasileños agrupados en el el denominado Grupo aeroportuario del Nordeste de Brasil y otros once aeropuertos también en Brasil correspondientes al Bloque SP/MS/PA/MG. Las principales condiciones de estos acuerdos de concesión se detallan en la Nota 2.2.1.

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

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

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

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

- El Grupo reconoce y valora los ingresos ordinarios correspondientes a los servicios prestados de acuerdo con la NIIF 15, reconociendo un activo intangible o financiero en función de la naturaleza de la contraprestación.
- Los ingresos ordinarios por las tarifas recibidas de los usuarios de la infraestructura se reconocen en cada período;
- Así mismo, también se registran conforme a la NIIF 15 los ingresos por los servicios prestados de explotación de la infraestructura. En estos casos, cuando se producen modificaciones en un contrato que no suponen un cambio en su alcance y para los que se ha satisfecho parcialmente la obligación de desempeño, el Grupo registra el efecto que la modificación del contrato tiene sobre el precio de la transacción como un ajuste a los ingresos de actividades ordinarias en la fecha de la modificación del contrato.
- Los gastos operativos y de mantenimiento que no representan una ampliación de la vida útil de los activos se cargan a la cuenta de resultados en el ejercicio en que se producen;
- Los activos intangibles se amortizan de manera lineal durante la vida de la concesión;
- Los gastos financieros devengados durante el periodo de construcción del activo se capitalizan como mayor valor del activo y se reconocen como gastos posteriormente a la puesta en explotación del activo;
- El coste total de construcción o de adquisición se reconoce como activo intangible y los beneficios atribuidos a la fase de construcción de la infraestructura se reconocen mediante el método del porcentaje de realización, con base en el valor razonable asignado a la fase de construcción y la fase de concesión.
- El canon variable de los acuerdos de concesión se registra como gasto en el momento en el que se produce su devengo y resulta exigible;
- El acuerdo de concesión comprende durante su vigencia actuaciones de reposición sobre la infraestructura que se realizan respecto a periodos de utilización superior al año y son exigibles para mantener la infraestructura apta a fin de prestar los servicios adecuadamente. Estas actuaciones, en la medida en que ponen de manifiesto un desgaste de parte de la infraestructura, traen consigo la dotación de una provisión sistemática y hasta el momento en que deban realizarse dichas actuaciones. La dotación de esta provisión origina el registro de un gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias.

– La provisión para reposición recoge la dotación por uso, calculada sobre el valor presente, de las reposiciones previstas para la concesión. El Grupo dota en cada ciclo la provisión correspondiente a las reposiciones que se devengan dentro de cada periodo. Las diferencias interanuales de valores actuales se recogen como gastos financieros por actualización de provisiones de la cuenta de resultados adjunta.

2.25 Actividades con incidencia en el medioambiente

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

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

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

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

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

2.26 Explotaciones conjuntas (Nota 6)

El Grupo mantiene intereses en activos controlados conjuntamente con el Ministerio de Defensa para la explotación de Bases Aéreas Abiertas al Tráfico Civil (BAATC) a través de un Convenio con el Ministerio de Defensa que establece las claves de reparto y los criterios de compensación por la utilización de las BAATC de Villanubla, León, Albacete, Matacán, Talavera, San Javier y el aeródromo de utilización conjunta de Zaragoza por aeronaves civiles. Este Convenio se fundamenta en la aplicación del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil. Este Convenio tenía una duración inicial de 5 años con prórrogas anuales y vinculadas a la vigencia del RD 1167/1995 de cualquier disposición posterior que dé cabida a la continuidad del mismo

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

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

2.27 Transacciones con vinculadas

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

3. Gestión de los riesgos operativos, financieros y del clima

En 2023 se ha producido la recuperación del tráfico aéreo, habiéndose alcanzado un récord anual de pasajeros en la red de aeropuertos españoles de Aena, y habiéndose superado la situación sobrevenida por la pandemia de la COVID-19. El sector aéreo se vio drásticamente afectado durante los años 2020 y 2021 por las circunstancias derivadas de la pandemia que obligaron al establecimiento de restricciones a la movilidad, las cuales se fueron modulando en función de su evolución. En este contexto, los aeropuertos gestionados por Aena, sufrieron una reducción de las operaciones y del tráfico de pasajeros desde el inicio de la pandemia sin precedentes históricos que comenzó a superarse durante 2022 y se ha consolidado en 2023, registrándose en ambos años niveles de tráfico muy cercanos a los registrados en 2019, último año anterior a la pandemia.

La significativa recuperación del tráfico, indicada en el punto anterior, así como los resultados económico-financieros alcanzados en el ejercicio 2022 y 2023 por el Grupo muestran una sustantiva mejoría que permite confirmar que los efectos negativos de la pandemia han sido sobradamente superados. Así queda también plasmado en las proyecciones de negocio reflejadas en el plan estratégico publicado el pasado 16 de noviembre de 2022, en el que se proyecta la visión de futuro de la Sociedad y del resto de sociedades del Grupo, se marcan una serie de objetivos asociados, entre otros, a la actividad aeronáutica, comercial, internacional, al desarrollo de las ciudades aeroportuarias y a la sostenibilidad.

Tráfico de pasajeros

La actividad del Grupo Aena ha registrado 314,1 millones de pasajeros en 2023, un crecimiento interanual del 16,0% y una recuperación del 102,3% del volumen de tráfico del mismo período de 2019, por lo que ya se encuentran por encima de los niveles previos a la pandemia.

Los aeropuertos españoles gestionados por el Grupo en España han cerrado el ejercicio 2023 con un 2,9% más de tráfico de pasajeros respecto al mismo periodo del ejercicio 2019 (2022: 11,5% inferior a 2019), lo que supone una recuperación del 102,9% del tráfico prepandemia (2022: recuperación del 88,6% con respecto a 2019). Si los comparamos con el 2021, ejercicio afectado por la crisis sanitaria del COVID-19, el 2023 se ha cerrado con un incremento del tráfico de pasajeros del 136,1% (2022 frente a 2021: 103,1%). En concreto, en este ejercicio, se ha registrado un volumen de pasajeros de 283,2 millones, frente a los 243,7 millones de 2022, superando ya los 274,2 millones pasajeros del 2019.

El Aeropuerto London Luton ha registrado 16,2 millones de pasajeros, lo que representa un aumento interanual del 23,3% y una recuperación del 90,0% respecto a 2019. Por otro lado, con fecha 13 de octubre de 2023, la capacidad máxima regulatoria del aeropuerto de Luton se ha visto ampliada en un millón de pasajeros, quedando establecida en 19 millones de pasajeros (Nota 2.2.1).
El tráfico de los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil ha alcanzado 14,7 millones de pasajeros, registrando un crecimiento interanual del 6,2% y un 106,3% del volumen de 2019.

Los once aeropuertos del Bloque de Once Aeropuertos de Brasil han registrado 26,4 millones de pasajeros.

Actividad comercial

La recuperación de la actividad comercial en los aeropuertos gestionados por el Grupo en España, se ha producido en consonancia con la recuperación del tráfico. En el ejercicio 2023, el significativo aumento del tráfico de pasajeros ha supuesto un incremento tanto de las rentas variables facturadas por los aeropuertos españoles del Grupo, como de las Rentas Mínimas Garantizadas de las nuevas contrataciones adjudicadas, por la expectativa de negocio. Es destacable señalar que la adjudicación del nuevo concurso de las tiendas libres de impuestos (TLI), solo en la primera anualidad, mejora las RMGA´s de los anteriores contratos de TLI en un 16,3%.

Respecto a los aeropuertos brasileños gestionados por la filial ANB, los ingresos comerciales han aumentado en 2023 un 11,2% con respecto al ejercicio anterior, debido principalmente al aumento del tráfico y de la inflación.

En el aeropuerto de Luton, los ingresos comerciales también se han incrementado con respecto al ejercicio anterior un 28,1% como consecuencia principalmente del aumento de pasajeros y del buen comportamiento de las ventas.

Cabe recordar que, a consecuencia de la crisis sanitaria y las medidas adoptadas por los poderes públicos que provocaron una caída en el tráfico aéreo sin precedentes, desde finales de 2020 y durante el ejercicio 2021 se alcanzaron algunos acuerdos con los operadores comerciales que operan en los aeropuertos españoles, llevándose a cabo la formalización de las correspondientes modificaciones contractuales que, principalmente, supusieron reducciones de las RMGA establecidas en los contratos para los años 2020 y 2021. Durante 2023 y 2022, se han continuado formalizando modificaciones contractuales sobre las RMGA de 2020 y 2021. Ello ha supuesto una minoración total de las RMGA de estos ejercicios por importe de 24.340 miles de euros por modificaciones contractuales formalizadas en 2023 y 17.445 miles de euros por modificaciones contractuales formalizadas en 2022.

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

Adicionalmente, las RMGA establecidas en los contratos de arrendamiento comercial formalizados entre la sociedad dominante del Grupo y sus operadores comerciales, se vieron modificadas como consecuencia de la entrada en vigor, con fecha 3 de octubre de 2021, de la Disposición Final 7ª de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, DF7). Como consecuencia, desde el 21 de junio de 2020 las RMGA contractuales quedaron automáticamente reducidas en proporción directa al menor volumen de pasajeros en el aeropuerto donde se ubique el local respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019. Esta reducción de las rentas resulta de aplicación en todos los años posteriores hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al que existió en 2019.

En 2023, un total de 42 de los 47 aeropuertos de la red nacional han registrado un tráfico superior al de 2019, a excepción de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, La Palma, Reus y Girona-Costa Brava. Estos aeropuertos ha alcanzados cifras de tráfico muy próximas a las de 2019.

En 2022 los aeropuertos de Santiago-Rosalía de Castro, Asturias, San Sebastián, Vitoria, Zaragoza, Sabadell, Son Bonet, Mahón, Ibiza y Melilla, los aeropuertos canarios de Lanzarote - César Manrique, Fuerteventura, el Hierro y La Gomera y los helipuertos de Ceuta y Algeciras superaron el 100% del volumen de pasajeros de 2019.

No obstante lo expuesto, la recuperación observada del tráfico y la actividad comercial de los aeropuertos gestionados por el Grupo Aena, pudiera verse afectada como consecuencia de la incertidumbre asociada a los principales riesgos operativos y financieros descritos a continuación.

3.1 Descripción de los principales riesgos operativos

3.1.1 Riesgos derivados de la incertidubre del entorno macroeconómico y geopolítico

La recuperación observada del tráfico puede verse afectada como consecuencia de la incertidumbre actual del entorno macroeconómico y los riesgos geopolíticos.

Respecto al entorno macroeconómico, la coyuntura económica sigue sujeta a riesgos como la inflación persistente o el mantenimiento de los tipos de interés elevados. Una menor renta disponible de las familias podría suponer una contención de gastos no esenciales, como el turismo. Los principales organismos nacionales e internacionales prevén una desaceleración del crecimiento económico para 2024, especialmente en Europa. Si bien en España se ha producido un crecimiento de su economía en 2023 de un 2,5%, en los países de la eurozona el crecimiento ha sido solo de un 0,5%, y para 2024 las previsiones para España son más moderadas y su crecimiento se estima esté en torno al 1,7% (previsiones del FMI). Estás circunstancias pudieran desacelerar el crecimiento turístico.

La situación geopolítica global está actualmente marcada por la incertidumbre derivada de la evolución de los conflictos bélicos en Oriente Medio y Ucrania, cuyo impacto en la economía mundial y en el turismo puede ser significativo, tanto a corto como a medio plazo.

Adicionalmente, riesgos y confrontaciones económicas entre las principales potencias mundiales (ej. EEUU y China), podrían mermar aún más el crecimiento económico mundial, ralentizando la recuperación.

Otros riesgos o incertidumbres que pudieran afectar al tráfico aéreo son los siguientes:

- Es posible que se produzca una restructuración del mercado, como consecuencia de la fusión de algunas compañías aéreas (ej. Iberia y Air Europa), así como debido al cambio en el equilibrio actual entre compañías de bandera y bajo coste, y la consolidación del mercado de la touroperación.
- También existe incertidumbre respecto a la renovación de flota de algunas compañías aéreas, debido a retrasos en la entrega de aviones (ej. B737 MAX), lo que podía tener cierta repercusión en la oferta de asientos.
- La competencia con otros modos de transporte, con la entrada en servicio de nuevos corredores AVE en España ha venido afectando a las rutas domésticas.
- Del mismo modo, la liberalización del sector ferroviario con la entrada en servicio de nuevos operadores low cost (ej. Ouigo e Iryo) ha traído una guerra de precios entre las nuevas compañías, lo que afecta al tráfico aéreo.
- Además, posibles cambios de hábito estructurales, como el avance tecnológico, las videoconferencias, o el teletrabajo están teniendo impacto en los viajes de negocio.

- La aparición de nuevas pandemias podría afectar negativamente al tráfico aéreo.
- Actualmente, se están planteando una serie de medidas medioambientales que podrían tener impacto en la aviación, entre las que destaca la Iniciativa de la UE "Fit for 55" que contempla, entre otros aspectos: una revisión régimen de comercio de derechos de emisión de la UE; una revisión Directiva sobre fiscalidad de la energía; o la iniciativa ReFuelEU Aviation (Nota 5.3)
- Otras medidas que se están planteando en varios países europeos, también en España, sería la aplicación de nuevos impuestos a los billetes de avión, o la posible restricción de vuelos domésticos en rutas servidas por tren de alta velocidad.

Estos factores externos pueden tener un impacto negativo en la evolución de los flujos turísticos y la situación económica de las aerolíneas, provocando una caída del tráfico y la pérdida de posición competitiva que también podría verse afectada por la aparición de nuevos medios de transporte, aeropuertos alternativos y por cambios en estrategia de los ya existentes.

Hasta la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales Consolidadas, el impacto más relevante para el Grupo derivado de la actual crisis macroeconómica y geopolítica se produjo en 2022, consecuencia del elevado aumento del coste de la energía eléctrica que tuvo lugar durante ese año habiéndose reducido considerablemente durante 2023. Como consecuencia de la evolución al alza de los precios, durante 2022, la red nacional de aeropuertos registró un gasto por este concepto por importe de 266 millones de euros frente a 146 millones de euros que se han registrado en 2023, lo que ha supuesto una disminución de 80 millones de euros. En el ejercicio 2019 el coste de la energía fue de 86 millones de euros por lo que en 2023 respecto a 2019 el incremento de dicho coste ha sido de 60 millones de euros.

Aunque a la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales no se ha producido ninguna consecuencia significativa para Aena, los Administradores y la Dirección de la Sociedad continúan analizando y monitorizando los potenciales impactos que la situación actual de incertidumbre pudiera tener a futuro.

3.1.2 Riesgos regulatorios

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

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

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

El DORA para el período 2017-2021 fue el primer documento de regulación quinquenal aplicable desde la entrada en vigor de la Ley 18/2014. Este DORA establece obligaciones en cuanto a los estándares de calidad del servicio y puesta en servicio de inversiones estratégicas, cuyo incumplimiento puede acarrear penalizaciones al Ingreso Máximo Anual por Pasajero.

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

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

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

El DORA II ofrece la estabilidad necesaria para desarrollar un servicio eficiente, competitivo y sostenible a largo plazo. Se fijan los parámetros para la recuperación del sector del transporte aéreo permitiendo que la red de aeropuertos disponga de los recursos necesarios para la prestación de un servicio seguro, de calidad, sostenible. No obstante, las condiciones

establecidas en el DORA 2022-2026 conllevan una serie de obligaciones en cuanto a los estándares de calidad del servicio y puesta en servicio de inversiones estratégicas, cuyo incumplimiento puede acarrear penalizaciones en las tarifas, que, al igual que ocurría con el DORA I, afectarían en todo caso en ejercicios futuros. La Sociedad no espera que se produzcan incumplimientos de los compromisos asumidos en el marco del DORA.

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

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

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

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

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

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

El principal accionista de AENA es el Estado Español que mantiene el control de la gestión de AENA, y cuyos intereses podrían diferir de los de los demás accionistas.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

3.1.3 Riesgos de explotación

Además de los riesgos operativos mencionados anteriormente y de los riesgos financieros y derivados del cambio climático detallados en las notas 3.2 y 3.4, respectivamente, se indican a continuación los principales riesgos de explotación que afectan a la actividad del Grupo:

- El Grupo está expuesto a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física). Los impactos negativos en la seguridad de las personas o bienes, por incidentes, accidentes y actividades de interferencia ilícita (incluidas las terroristas o de cualquier otra índole) derivados de las operaciones podrían exponer a la Sociedad a potenciales responsabilidades que pudieran suponer indemnizaciones y compensaciones, así como la pérdida de reputación o la interrupción de las operaciones.
- El Grupo depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos, incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad, resultado de amenazas y explotación de vulnerabilidades tanto internas como externas, como consecuencia de ciberataques y otras amenazas a la confidencialidad, integridad, disponibilidad, trazabilidad y autenticidad de la información almacenada en los sistemas, así como a la capacidad de los mismos.
- La sociedad matriz, Aena, es una sociedad mercantil estatal cotizada y, como tal, su capacidad de gestión en determinados ámbitos (expansión internacional, contratación de personal y proveedores, entre otros) está afectada por la aplicación de normativa del derecho público y privado.
- Riesgo derivado del incremento de la necesidad de inversión planificada así como de incumplimientos de plazos, presupuestos o calidad de las actuaciones contratadas, que afecten a la operativa o rentabilidad de los aeropuertos, o que supongan incumplimiento de las obligaciones del marco regulatorio, consecuencia de actuaciones de terceros (adjudicatarios u organismos públicos) o derivados de la evolución de otros condicionantes externos que pudieran afectar a la ejecución de las actuaciones (anticipación de las necesidades de inversión respecto de lo planificado en algunos aeropuertos ante la recuperación de la demanda, precios de los materiales de construcción, regulación medioambiental y operacional, etc.).
- El Grupo depende de los servicios prestados por terceros en sus aeropuertos (compañías de handling, seguridad, controladores aéreos, etc.). Aspectos tales como conflictos laborales e incumplimientos en los niveles de servicio pudieran tener impacto en las operaciones, en un escenario de incrementos de costes generalizado y dificultad de captación de personal cualificado.
- La actividad internacional del Grupo está sujeta a riesgos asociados a la materialización de potenciales impactos que no hayan sido contemplados en la planificación y análisis de las adquisiciones, así como derivados del posterior desarrollo de operaciones en terceros países (a través de filiales y participadas) y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas debido al empeoramiento de la situación económica, cambios legales y regulatorios adversos u otros efectos sobre los contratos de concesión. En concreto, la inversión realizada en Brasil requiere de un análisis continuo de la recuperación y evolución de sus principales indicadores, que puede verse afectado por las circunstancias del mercado/país en el que opera.
- El Grupo está expuesto a riesgos relacionados específicamente con la evolución de la actividad comercial, estando vinculados los ingresos de la actividad comercial tanto al volumen de pasajeros como a la capacidad de gasto de estos. En un contexto de recuperación del tráfico, la evolución de la actividad comercial puede verse afectada por cambios de tendencia en el sector y en el mix de pasajeros así como por aspectos regulatorios que pudieran afectar a determinados productos del ámbito del duty-free. La evolución de los factores macroeconómicos y los cambios de tendencia en el consumo también afectan al negocio inmobiliario, planteando retos adicionales ligados a la estrategia de desarrollo de las ciudades aeroportuarias.
- Riesgo de perder competitividad por no desarrollar políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a las necesidades del negocio, encaminadas a mejorar la experiencia de los pasajeros, fortalecer la seguridad del aeropuerto y mejorar la eficiencia operativa. Se incluyen en este riesgo los potenciales impactos derivados de restricciones normativas o de otra índole, que pueden originar retrasos o limitaciones en la ejecución de pruebas piloto de proyectos de innovación o en la implementación y despliegue de las innovaciones.
- Impactos en la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación con otros aeropuertos, que afecten a la reputación del Grupo o pudieran suponer incumplimientos.
- Riesgo de que las sociedades del Grupo sufran sanciones, pérdidas financieras o menoscabo de su reputación, o de que sean halladas responsables a causa del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de normas legales, reglas de conducta, vulneraciones de derechos humanos y demás estándares exigibles en su funcionamiento.
- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal del Grupo

- El Grupo está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesto a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incursa.
- La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.

Los órganos de gestión del Grupo han implantado mecanismos dirigidos a la identificación, cuantificación y cobertura de situaciones de riesgo. Con independencia de lo anterior, se realiza un estrecho seguimiento de las situaciones que pudieran suponer un riesgo relevante, así como de las medidas tomadas al respecto. En la Nota 23 de la presente memoria se detallan las provisiones y contingencias derivadas de los anteriores riesgos.

3.2 Descripción de los principales riesgos financieros

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

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

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

A continuación se indican los principales riesgos de carácter financiero:

3.2.1 Riesgo de mercado

Riesgo de tipo de cambio

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

- Inversiones en países extranjeros (principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia) (véase Nota 2.2).
- Operaciones realizadas por empresas asociadas y otras partes vinculadas que desarrollan su actividad en países cuya moneda es distinta del euro (principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia).
- Préstamos concedidos en moneda extranjera. En relación al préstamo concedido por ADI a LLAHL II en libras y a BOAB en reales brasileños (ver Nota 2.2.1), el Grupo sigue regularmente la evolución del tipo de cambio y estudiará en su caso, la contratación de coberturas que eviten la fluctuación de la libra y el real brasileño versus el euro.

En el ejercicio 2023 se ha registrado una ganancia por importe de 9.919 miles de euros (2022: ganancia de 4.476 miles de euros) por diferencias de cambio asociadas a los préstamos entre compañías del grupo denominados en libras (1.635 miles de euros) y en reales brasileños (8.284 miles de euros), registradas en la cuenta de resultados adjunta, dentro del resultado financiero (Nota 20 y 31).

Para cubrir el riesgo de las inversiones iniciales requeridas para la constitución de la sociedad brasileña BOAB, en agosto de 2022 se formalizaron contratos *currency forward* "NDF" que han sido liquidados durante 2023 (Nota 12.3.1).

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

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

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

La composición de deuda del Grupo por tipos, a 31 de diciembre de 2023 se sitúa en 74 % de deuda a tipo fijo, frente a un 26 % variable (a 31 de diciembre de 2022: 80 % fijo y 20 % variable), si se considera el efecto derivado de las permutas de tipo de interés contratadas.

El Grupo gestiona el riesgo de tipo de interés en los flujos de efectivo mediante permutas de tipo de interés variable a fijo (ver Nota 12). El 10 de junio 2015 la Sociedad matriz contrató una operación de cobertura de flujos de efectivo de tipo de interés variable a tipo fijo, por un importe nocional de 4.195.933 miles de euros para cubrir parte de su exposición a dicha deuda con la matriz ENAIRE, de la cual quedan pendientes coberturas por un nocional de 1.442.252 miles de euros con vencimiento 15 de diciembre de 2026. A 31 de diciembre de 2023, el importe total del activo por estas permutas de tipo de interés asciende a 51.140 miles de euros (2022: pasivo por 99.184 miles de euros) (Nota 12).

A 31 de diciembre de 2023 si el tipo de interés de los préstamos de Aena S.M.E., S.A. a tipo variable se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el resultado antes de impuestos del año habría sido 3.759 miles de euros menor y 3759 miles de euros mayor, respectivamente (en 2022: 2.821 miles de euros mayor y 2.821 miles de euros menor, respectivamente).

A 31 de diciembre de 2023, si el tipo de interés se hubiera incrementado o hubiera disminuido en 20 puntos básicos, manteniéndose el resto de las variables constantes, el activo por los derivados de tipos de interés contratados por la Sociedad matriz, habría sido 5.987 miles de euros mayor y 6.030 miles de euros menor, respectivamente (31 de diciembre de 2022: pasivo por 10.023 miles de euros menor y 10.023 miles de euros mayor, respectivamente).

El Grupo, a través de su filial LLAH III, está expuesto a deuda nominada en Libras Esterlinas que está referenciada al SONIA en sus relaciones de cobertura. La totalidad de la deuda a largo plazo referenciada al SONIA GBP, está cubierta por permutas de tipos de interés (SWAPS) cuyo nocional asciende a 80 millones de libras (2022: 80 millones de libras) (véanse Nota 12 y 20).

Por otro lado, el Grupo, a través de su filial ANB, está expuesto a deuda nominada en Reales Brasileños y referenciada al IPCA (índice de precios al consumidor ampliado) de Brasil. El saldo de esta deuda asciende a 1.287 millones de reales (2022: 686 millones de reales).

Adicionalmente, a finales de 2022 la Sociedad matriz contrató permutas sobre la electricidad española cotizada en el Mercado Ibérico de la Energía Eléctrica (MIBEL) con objeto de cubrir las presiones inflacionistas que se habían venido produciendo en el precio de la electricidad (Nota 15.5) durante dicho año y que se liquidaron en 2023 (Nota 12.2.1).

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

3.2.2 Riesgo de crédito

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

El riesgo de crédito relativo a las cuentas comerciales es reducido, puesto que los principales clientes son las compañías aéreas y se suele disponer de garantías o, en caso contrario, cobrar por anticipado. En cuanto a los clientes comerciales, que mantienen arrendados locales en los distintos aeropuertos, se gestiona el riesgo a través de la obtención de avales y fianzas. El Grupo tiene, a 31 de diciembre de 2023, adicionalmente a las fianzas y otras garantías impuestas en metálico que figuran en el Balance, avales y otras garantías relacionadas con el curso normal del negocio aeronáutico por importe de 283.605 miles de euros (2022: 280.667 miles de euros) y del curso normal del negocio comercial por importe de 769.272 miles de euros (2022: 490.795 miles de euros).

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

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

El riesgo de crédito respecto al efectivo y otros activos líquidos equivalentes, los instrumentos financieros derivados y depósitos en bancos e instituciones financieras, se mitiga contratando únicamente con entidades financieras con sucursal en España con calificación crediticia de grado de inversión (*investment grade*).

3.2.3 Riesgo de liquidez

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

La política de riesgo de crédito descrita en el apartado anterior conduce a períodos medios de cobro reducidos.

A 31 de diciembre de 2023 el Grupo presenta un fondo de maniobra positivo de 719.628 miles de euros (positivo también en 2022 por importe de 739.026 miles de euros), tiene un EBITDA, calculado como la suma del resultado de explotación y de la amortización del inmovilizado, de 3.022.610 miles de euros (2022: 2.078.853 miles de euros, y no se considera que exista un riesgo para hacer frente a sus compromisos a corto plazo dados los flujos de caja operativos positivos, que ascienden a 2.219.815 miles de euros en 2023 (2022: 1.863.166 miles de euros, conforme se refleja en el Estado de Flujos de Efectivo consolidado adjunto, y que el Grupo prevé que sigan siendo positivos a corto plazo. El Grupo hace un seguimiento de la generación de caja para asegurarse de que es capaz de hacer frente a sus compromisos financieros.

Durante 2023, el flujo de caja de explotación se ha incrementado de forma muy significativa respecto a 2022 conforme aumentaba el tráfico aéreo. Adicionalmente a los flujos de caja generados por su actividad, el Grupo cuenta con liquidez y facilidades crediticias disponibles que le permitirán atender los compromisos de pago de inversión de los próximos años y los vencimientos de los préstamos, conforme a lo detallado en los apartados a) y b) de esta nota. En el caso de producirse un empeoramiento en la evolución del tráfico, el Grupo podría acceder a financiación externa adicional, paralizar su plan de inversiones e implantar medidas de reducción de costes.

El Grupo cuenta con un saldo de caja a 31 de diciembre de 2023 de 2.363 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 1.574 millones de euros).

Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2023, la Sociedad matriz dispone de 555 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) (al cierre ejercicio 2022: 655 millones de euros) y el subgrupo dependiente LLAH III tiene disponible la totalidad de la línea de crédito por importe de 80 millones de libras (mismo importe a 31 de diciembre de 2022).

La sociedad matriz también dispone de 2.000 millones de euros disponibles en una línea de crédito sindicada sostenible (31 de diciembre de 2022: 1.450 millones de euros disponibles en dos líneas de crédito sindicadas) (Nota 15).

Esta disponibilidad de caja y facilidades crediticias del Grupo a 31 de diciembre de 2023 totaliza 5.010 millones de euros.

A estas disponibilidades de caja y facilidades crediticias, se añade la posibilidad de la sociedad matriz de realizar emisiones de pagarés a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) de hasta 900 millones de euros, de los que al cierre del ejercicio 2023, se encuentran disponibles 900 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 900 millones de euros). También existe la posibilidad de realizar emisiones de bonos a través del programa Euro Medium Term Note (EMTN) de hasta 3.000 millones de euros, de los que al cierre del ejercicio 2023, se encuentran disponibles 2.500 millones de euros (31 de diciembre de 2022: 0 millones de euros) (Nota 20).

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

31 de diciembre de 2023	Nota		Valor en libros	2024	2025	2026	2027	2028	Siguientes	Total
Préstamo con ENAIRE	20		3.110.929	765.476	396.710	376.402	345.492	318.887	907.962	**3.110.929**
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamos con ENAIRE	20		10.857	10.857	-	-	-	-	-	**10.857**
Préstamos con entidades de crédito AENA	20.2		3.904.250	875.039	780.042	406.708	546.708	26.708	1.269.045	**3.904.250**
Intereses devengados pdtes. de pago por préstamo con entidades de crédito AENA	20.2		18.461	18.461						**18.461**
Préstamos LLAH III	20.2		358.768	3.318	20.712	82.849	114.205	66.164	71.520	**358.768**
Préstamos con entidades de crédito ANB	20.2		240.045	10.845	3.032	6.566	3.508	3.773	212.321	**240.045**
Pasivos por arrendamientos Aena	20		38.174	8.204	11.870	7.046	6.465	4.140	448	**38.173**
Pasivos por arrendamiento LLAH III	20		33.416	3.865	3.985	4.081	4.180	3.881	13.425	**33.417**
Pasivos por arrendamiento ANB	20		521	220	62	48	48	48	95	**521**
Préstamos con accionistas LLAH III	20.2		53.373	-	53.373	-	-	-	-	**53.373**
Intereses devengados Préstamo accionistas LLAH III	20		409	409	-	-	-	-	-	**409**
Obligaciones y otros valores negociables	20		501.050	4.512	-	-	-	-	496.538	**501.050**
Otros pasivos financieros	20		315.307	70.617	68.589	23.040	10.794	36.133	106.134	**315.307**
Cuentas comerciales a pagar y otras cuentas a pagar (excluyendo anticipos clientes y pasivos por impuesto)	10	19	683.553	683.553	-	-	-	-	-	**683.553**
Intereses Deuda AENA S.M.E., S.A. (*)			-	154.108	113.004	95.697	75.484	62.282	180.503	**681.078**
Intereses Deuda Bancaria LLAH III			-	15.802	15.458	14.082	9.317	5.056	2.015	**61.730**
Intereses Préstamo participativo LLAH III			-	4.270	3.872	-	-	-	-	**8.142**
Total			**9.269.113**	**2.629.556**	**1.470.709**	**1.016.519**	**1.116.201**	**527.072**	**3.260.006**	**10.020.063**

(*) Cálculo estimado de los intereses sobre la deuda media anual de cada período calculado con el tipo de interés medio del período enero-diciembre 2023.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

31 de diciembre de 2023	Valor en libros	2024	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes	Total
Derivados de cobertura - Aena	51.140	31.704	11.520	7.916	-	-	-	**51.140**
Derivados de cobertura - Luton	6.336	1.086	-	-	952	-	4.421	**6.459**
	57.476	**32.790**	**11.520**	**7.916**	**952**	**-**	**4.421**	**57.599**

b) Compromisos de compra de activos fijos

Los compromisos por inversiones pendientes de ejecutar al 31 de diciembre de 2023 ascienden a 1.769,1 millones de euros aproximadamente (2022: 1.442,6 millones de euros), entre las que se encuentran las inversiones adjudicadas pendientes de formalizar contractualmente y las inversiones firmes pendientes de ejecutar. A continuación, se indica el detalle de los ejercicios de pago de los compromisos de compra de activos fijos:

Vencimiento	31 de diciembre de 2023
	(millones de euros)
2024	983,3
2025	423,0
2026	243,9
2027	97,7
2028	21,2
Siguientes	-
Total	**1.769,1**

Respecto a la Sociedad matriz, la inversión total asociada a los servicios aeroportuarios para el periodo 2022-2026 en el DORA II asciende a 2.250 millones de euros. Esta inversión no está formalizada ni es exigible en el cierre del ejercicio 2023, con excepción de 459,8 millones de euros (2022: 415,1 millones de euros) correspondientes a compromisos de inversión para el periodo 2022-2026 que se incluyen dentro del detalle anterior, si bien el DORA contempla los mecanismos de corrección si se producen desviaciones en la ejecución anual de inversiones respecto a dichos importes.

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

Tipología de inversión (millones de euros)	Total período	2024-2028
Estratégicas	479	21,3%
Normativas	616	27,4%
Relevantes	335	14,8%
Otras inversiones	697	31,0%
Dotación presupuestaria reposición	123	5,5%
Total Período DORA	**2.250**	**100 %**

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

Las inversiones reguladas previstas para el próximo quinquenio se centran, en gran medida, en llevar a cabo las actuaciones exigidas por la normativa aplicable, así como en realizar el adecuado mantenimiento de la red de aeropuertos y contribuir a

la mejora de la sostenibilidad medioambiental. A la fecha de formulación de las presentes Cuentas anuales consolidadas, no se identifican dificultades para poder ejecutar las inversiones requeridas.

c) Cuotas mínimas futuras a cobrar por arrendamiento operativo

Tanto la Sociedad Aena S.M.E., S.A. como la Sociedad AIRM, ceden en alquiler varios espacios comerciales, superficies dentro y fuera de terminal, hangares y almacenes, entre otros, bajo contratos no cancelables de arrendamiento operativo. Estos contratos tienen una duración de entre cinco y diez años.

Los cobros mínimos totales, para los próximos 5 años y siguientes, por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Vencimiento	31 de diciembre de 2023
	(miles de euros)
2024	1.028.053
2025	883.319
2026	866.884
2027	830.301
2028	756.855
Siguientes	4.281.608
Total	**8.647.020**

Como consecuencia de la entrada en vigor de la DF7 el 3 de octubre de 2021, la Renta Mínima Anual Garantizada (RMGA) fijada en los contratos vigentes en dicho momento en los aeropuertos españoles del Grupo, se convierte en renta variable en función de la reducción del volumen de pasajeros en cada aeropuerto donde se ubique el local arrendado respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019, hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al que existió en 2019.

Al cierre del ejercicio 2023 el importe de los cobros mínimos totales por arrendamientos operativos no cancelables ha aumentado de forma muy significativa como consecuencia de la recuperación del tráfico aéreo, que ha supuesto que prácticamente la totalidad de los aeropuertos de la sociedad dominante hayan alcanzado el volumen de pasajeros que tenían en el 2019 y, por tanto, deje de ser aplicable la DF7; así como la formalización durante 2023 de nuevas contrataciones de arrendamiento comercial e inmobiliario, destacando la formalización de los contratos de TLI (Tiendas Libres de Impuestos) durante el pasado mes de noviembre de 2023 que supone la mayor parte del incremento de los cobros mínimos futuros.

3.3 Gestión del capital

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

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

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

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

3.4 Descripción de los principales riesgos derivados del cambio climático

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

- **Riesgos físicos**, derivados de precipitaciones y temperaturas extremas, olas de calor, el estrés hídrico o sequías, el aumento del nivel del mar y el riesgo de inundaciones fluviales o costeras, entre otros. Estos riesgos pueden tener afectación directa sobre las infraestructuras aeroportuarias y su operativa, la gestión de los servicios de transporte a medio-largo plazo y/o, en consecuencia, pueden suponer la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo, tales como un incremento de los gastos de climatización o energéticos, afección al rendimiento de despegue, daños en infraestructuras, reducción de disponibilidad de agua, entre otros.

- **Riesgos de transición**, entre los cuales se identifican:

  - **Riesgos tecnológicos,** como consecuencia, principalmente de la necesidad de incorporar nuevas tecnologías y combustibles sostenibles en aeropuertos, especialmente en relación al uso obligatorio del Combustible de Aviación Sostenible (Sustainable Aviation Fuel, SAF) por parte de las aerolíneas.

  - **Riesgos de mercado,** causados, entre otros, por los efectos de una posible recesión económica derivada de la crisis energética o la pérdida de atractivo para los visitantes.

  - **Riesgos reputacionales,** como consecuencia de cambios en las preferencias y comportamientos del consumidor con motivo de la estigmatización del sector.

  - **Riesgos regulatorios y legales,** derivados principalmente de las implicaciones de lo establecido en el paquete normativo de la Unión Europea "Fit for 55 que persigue una reducción del 55% de los gases de efecto invernadero para el año 2030, a través de iniciativas tales como:

    – Posibles implicaciones de lo establecido en el paquete normativo de la Unión Europea "Fit for 55 que persigue una reducción del 55% de los gases de efecto invernadero para el año 2030, como:

      - La extensión de la cobertura y el endurecimiento del régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (EU ETS, por sus siglas en inglés European Union Emissions Trading System), endureciendo este mercado de carbono y reduciendo progresivamente los derechos de emisión gratuitos asignados a los operadores de aviación hasta eliminar por completo las asignaciones gratuitas en 2026.

      - Posible cambio del régimen fiscal aplicable a los combustibles, mediante la introducción de un impuesto sobre la energía derivada del queroseno utilizado en la aviación (modificación de la Directiva sobre Fiscalidad de la Energía, DFE), con la posible eliminación de las exenciones en el transporte aéreo (impuestos al queroseno).

      - Reglamento ReFuelEU Aviation para combustibles de aviación sostenibles que obliga a las aerolíneas a consumir un porcentaje cada vez más elevado de combustibles sostenibles (SAF).

    – Por último, al margen del paquete normativo Fit for 55, existe una propuesta de restricción de vuelos domésticos en rutas con alternativa de alta velocidad ferroviaria, que podría limitar la conectividad y el desarrollo de hubs de los principales aeropuertos.

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

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

ha tenido en cuenta las proyecciones efectuadas por los principales organismos internacionales del sector aéreo, así, IATA pronostica un crecimiento anual global del número de pasajeros aéreos en torno al 3,4% durante los próximos 20 años.

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

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

4. Estimaciones y juicios contables

La preparación de las Cuentas anuales consolidadas bajo NIIF requiere la realización de asunciones y estimaciones que tienen un impacto sobre el importe reconocido de los activos, pasivos, ingresos, gastos y desgloses con ellos relacionados. Estas asunciones y estimaciones se basan en su experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, previsiones y otras circunstancias y expectativas al cierre del ejercicio. La evaluación de la dirección se considera en relación con la situación económica global de la industria donde opera el Grupo, teniendo en cuenta el desarrollo futuro del negocio. Por su naturaleza, estos juicios están sujetos a un grado inherente de incertidumbre y, por tanto, los resultados reales podrían diferir de las estimaciones y asunciones utilizadas, obligando a la modificación de las estimaciones realizadas. En tal caso, el efecto en cuentas anuales consolidadas de las modificaciones que, en su caso, se derivasen de los ajustes a efectuar durante los próximos ejercicios se registraría de forma prospectiva.

No obstante, a la fecha de preparación de las presentes Cuentas anuales consolidadas no se esperan cambios relevantes en las estimaciones a corto plazo, por lo que no existen perspectivas de ajuste significativo a los valores en los activos y pasivos reconocidos a 31 de diciembre de 2023.

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

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

Deterioro de activos no corrientes

El Grupo comprueba anualmente si los activos intangibles, el inmovilizado material y las inversiones inmobiliarias han sufrido alguna pérdida por deterioro del valor, de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2.8, en la que se describe cómo la dirección identifica las unidades generadoras de efectivo (UGE) y la metodología utilizada para someter los activos a ellas asignados a las pruebas de deterioro. La identificación y agrupación de las UGE está basada en la generación de ingresos y de flujos de efectivo identificables para estos grupos de activos, así como en ciertas otras hipótesis basadas en cómo la dirección gestiona dichos activos y en el marco regulatorio a ellos aplicable. Asimismo, los importes recuperables de las UGE se han determinado basándose en cálculos del valor en uso y se obtienen a través de proyecciones mediante la aplicación de técnicas de valoración que requieren el ejercicio de juicio por parte de la Dirección del Grupo y el uso de estimaciones de, entre otras, resultados, proyecciones de inversiones y de capital circulante, tasas de descuento y tasas de crecimiento. Cambios y variaciones en una o más de dichas hipótesis podrían afectar la identificación de las UGE y la estimación del importe recuperable utilizado a efectos de comprobar el deterioro de las mismas. La estimación del importe recuperable se realiza o bien a partir de proyecciones de flujos de caja a 5 años, más un valor residual calculado tomando en consideración tasas de crecimiento perpetuo o bien a partir de proyecciones de flujos de caja hasta el final de la vida útil del activo si es posible medir con fiabilidad los flujos de caja previstos que va a generar el mismo.

En conclusión, existe una alta complejidad en la realización de los test de deterioro, un elevado grado de juicio en la estimación de las hipótesis clave, así como cierta incertidumbre asociada a las mismas.

Vidas útiles de inmovilizado material e intangible

La contabilización de inversiones en inmovilizado material e intangible implica la realización de estimaciones para determinar la vida útil de los elementos de Inmovilizado material a los efectos de su amortización. La determinación de las vidas útiles está asociada a estimaciones relacionadas con el nivel de utilización de los activos y con la evolución tecnológica esperada de los mismos. Las hipótesis respecto al nivel de utilización, marco tecnológico y su desarrollo futuro implican un grado significativo de juicio, teniendo en cuenta que estos aspectos resultan de difícil previsión. El Grupo tiene implementados procedimientos y controles periódicos con objeto de identificar cambios en el nivel de utilización de los

activos o variaciones en su evolución tecnológica que pudieran resultar en revisiones de las vidas útiles y, consecuentemente, en la amortización de los mismos.

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

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

Valor razonable de instrumentos financieros derivados

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

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

Riesgos derivados del cambio climático

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

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

5. Información financiera

5.1 Información financiera por segmentos

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

- **Aeropuertos**: segmento bajo el que se recogen las operaciones del Grupo como gestor de los aeropuertos que forman parte de la red nacional detallados en la Nota 1 y que se identifican en la actividad denominada *aeronáutica*. Asimismo, el segmento de Aeropuertos incluye la actividad de gestión de los espacios comerciales en las terminales aeroportuarias y la red de aparcamientos, que se identifican en la actividad denominada *Comercial,* de acuerdo con los criterios explicados en la Nota 2.21 de las presentes Cuentas Anuales consolidadas.
- **Servicios inmobiliarios**: incluye sustancialmente la explotación por el Grupo de los activos de naturaleza industrial e inmobiliaria que no están incluidos en dichas terminales.
- **Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM)**: se corresponde con los ingresos y gastos relacionados con la explotación de este aeropuerto bajo el modelo de concesión de la cual es titular la sociedad dependiente Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (SCAIRM) considerada una unidad generadora de efectivo en sí misma.
- **Internacional:** las operaciones de la subsidiaria Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. se corresponden con la actividad de desarrollo internacional del Grupo que consiste en inversiones en otros gestores aeroportuarios, principalmente en Reino Unido, Brasil, México y Colombia (ver Nota 2.2). Dentro de este segmento, se presenta información desglosada sobre las operaciones realizadas en el periodo por cada una de las concesiones sobre infraestructuras aeroportuarias ubicadas fuera de España y gestionadas por sociedades dependientes conforme al siguiente detalle:

- Aeropuerto de London-Luton (LLAHIII).
- Aeropuertos del Nordeste de Brasil (ANB).
- Aeropuertos integrantes del bloque SP/MS/PA/MG en Brasil (BOAB).

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

El Presidente y Consejero Delegado evalúa el rendimiento de los segmentos operativos en función del EBITDA, definido como el resultado antes del resultado financiero, del impuesto sobre las ganancias y de las amortizaciones. Durante los ejercicios 2023 y 2022, adicionalmente, se considera el EBITDA ajustado, descontando al resultado calculado de la manera explicada anteriormente, el importe de los deterioros y bajas de inmovilizado.

La información financiera por segmentos que se ha suministrado a la máxima autoridad para la toma de decisiones para los ejercicios 2023 y 2022 se obtiene del sistema de contabilidad analítica del Grupo, y se ha valorado de acuerdo con criterios uniformes a los aplicados en estas Cuentas anuales consolidadas. La información financiera por segmentos se presenta tal y como se analiza en la actualidad por la máxima autoridad en la toma de decisiones.

La información financiera por segmentos para los ejercicios 2023 y 2022 es la siguiente (en miles de euros) (las principales altas de los activos no financieros ni por impuestos se corresponden al segmento Aeroportuario y se detallan en las Notas 6 y 7):

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Aeropuertos					Internacional						
31 de diciembre de 2023	Aeronáutico	Comercial	Servicios inmobiliarios	Sub Total	AIRM	ANB	BOAB	LLAH III	Resto Internacional	Sub Total Internacional	Ajustes (*)	Total consolidado
Ingresos ordinarios-	2.768.254	1.534.458	105.474	4.408.186	14.953	218.316	39.517	340.984	17.866	616.683	-	5.039.822
Clientes externos	*2.768.254*	*1.534.458*	*105.474*	*4.408.186*	*14.953*	*218.316*	*39.517*	*340.984*	*17.866*	*616.683*	-	*5.039.822*
Intersegmentos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros ingresos de explotación	89.751	17.550	1.247	108.548	130	12	-		42	54	(6.772)	101.960
Total Ingresos	**2.858.005**	**1.552.008**	**106.721**	**4.516.734**	**15.083**	**218.328**	**39.517**	**340.984**	**17.908**	**616.737**	**(6.772)**	**5.141.782**
Aprovisionamientos	(161.875)	-	-	(161.875)	(1.425)	-	-	-	-	-	-	(163.300)
Personal	(414.259)	(52.628)	(11.433)	(478.320)	(4.727)	(13.056)	(5.884)	(61.045)	(2.466)	(82.451)	-	(565.498)
Pérdidas por deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(6.100)	(16.201)	181	(22.120)	(62)	736	(229)	731	-	1.238	-	(20.944)
Bajas de activos financieros	-	(21.420)	(2.920)	(24.340)	-	-	-	-		-	-	(24.340)
Otros gastos de explotación	(903.747)	(226.315)	(20.525)	(1.150.587)	(10.051)	(165.184)	(19.528)	(143.657)	(2.373)	(330.742)	1.913	(1.489.467)
Amortizaciones	(616.593)	(102.052)	(17.000)	(735.645)	(486)	(20.671)	(5.026)	(59.023)	(341)	(85.061)	-	(821.192)
Deterioros de inmovilizado	-	-	(445)	(445)	-	155.462	-	-		155.462	-	155.017
Bajas de inmovilizado	(3.326)	(1.002)	(90)	(4.418)	-	(4)	-	(12.952)		(12.956)	-	(17.374)
Otros resultados	5.762	284	687	6.733	1	-	-	-		-	-	6.734
Total gastos	**(2.100.138)**	**(419.334)**	**(51.545)**	**(2.571.017)**	**(16.750)**	**(42.717)**	**(30.667)**	**(275.946)**	**(5.180)**	**(354.510)**	**1.913**	**(2.940.364)**
EBITDA	**1.374.460**	**1.234.726**	**72.176**	**2.681.362**	**(1.181)**	**196.282**	**13.876**	**124.061**	**13.069**	**347.288**	**(4.859)**	**3.022.610**
Deterioros y bajas de inmovilizado	3.326	1.002	535	4.863	-	(155.458)	-	12.952	-	(142.506)	-	(137.643)
EBITDA ajustado	**1.377.786**	**1.235.728**	**72.711**	**2.686.225**	**(1.181)**	**40.824**	**13.876**	**137.013**	**13.069**	**204.782**	**(4.859)**	**2.884.967**
Resultado de explotación	**757.867**	**1.132.674**	**55.176**	**1.945.717**	**(1.667)**	**175.611**	**8.850**	**65.038**	**12.728**	**262.227**	**(4.859)**	**2.201.418**
Resultado financiero	(70.665)	(2.165)	(1.845)	(74.675)	(28)	(3.383)	(22.516)	(23.152)	59.668	10.617	-	(64.086)
Resultado de entidades valoradas por el método de la participación			-	-	-	-	-	-	28.558	28.558		28.558
Resultado antes de impuestos	**687.202**	**1.130.509**	**53.331**	**1.871.042**	**(1.695)**	**172.228**	**(13.666)**	**41.886**	**100.954**	**301.402**	**(4.859)**	**2.165.890**
Total Activo NIIF				16.595.059	16.755	759.377	797.917	528.368	126.108	2.211.770	(1.267.358)	17.556.226
Total Pasivo NIIF				9.092.443	14.299	290.206	502.371	669.595	510.270	1.972.442	(1.081.071)	9.998.113

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

5.2 Desglose de los ingresos ordinarios

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

	2023	2022
Servicios Aeroportuarios	**4.302.712**	**3.597.919**
Servicios aeronáuticos	**2.768.254**	**2.367.379**
Aeronáuticos - Prestaciones Patrimoniales	**2.686.445**	**2.293.529**
Aterrizajes	744.744	598.456
Estacionamientos	46.372	43.497
Pasajeros	1.192.305	952.365
Pasarelas telescópicas	89.448	77.114
Seguridad	414.849	338.845
Handling	115.017	93.821
Carburante	29.747	25.291
Catering	10.122	8.456
Recuperación costes COVID ley 2/2021	43.841	155.684
Resto servicios aeronáuticos (1)	**81.809**	**73.850**
Servicios Comerciales	**1.534.458**	**1.230.540**
Arrendamientos	36.068	34.559
Tiendas	133.835	90.617
Tiendas Duty Free	411.139	332.928
Restauración	325.007	243.622
Rent a car	184.669	148.391
Aparcamiento	180.191	146.423
Publicidad	24.481	23.704
Servicios VIP (2)	118.966	82.792
Resto ingresos comerciales (3)	120.102	127.504
Servicios inmobiliarios (Nota 6.3)	**105.474**	**86.584**
Arrendamientos	18.483	17.300
Terrenos	34.486	27.538
Hangares	6.824	6.546
Centros Logísticos de Carga	29.067	21.554
Explotaciones Inmobiliarias	16.614	13.646

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

Del total de ingresos ordinarios un importe aproximado de 512 millones de euros, 398 millones de euros y 316 millones de euros para el ejercicio 2023 corresponden a tres clientes del negocio aeronáutico, respectivamente (también tres clientes para el ejercicio 2022: 395 millones de euros, 334 millones de euros y 261 millones de euros, respectivamente). Estos ingresos corresponden al segmento de Aeropuertos. En este sentido, considerando el volumen de los ingresos con dichos clientes frente al total de ingresos, la experiencia histórica y los diversos métodos existentes para garantizar el cobro, no se identifican riesgos relevantes en relación con dichos ingresos.

Durante el ejercicio 2023 se han registrado cobros variables dentro de los ingresos por arrendamiento operativo por importe de 1.264 millones de euros (2022: 1.201 millones de euros).

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

5.3 Información geográfica

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

País	2023	2022
España	4.423.139	3.696.750
Brasil	259.164	207.522
Reino Unido	340.984	266.566
México	2.031	9.483
Colombia	14.504	1.848
TOTAL	**5.039.822**	**4.182.169**

Los epígrafes de Inmovilizado Material, Activos Intangibles, Inversiones Inmobiliarias y Activos por Derecho de Uso (ADU) dentro de los activos no corrientes del estado de situación financiera adjunto, valorados a valor neto contable, están localizados de la siguiente forma:

Ejercicio 2023

País	UGE	I.material	A.Intangibles	I.Inmobiliarias	ADU	TOTAL
España	AENA	11.781.538	171.304	134.954	42.667	**12.130.463**
España	AIRM	250	9.006	-	-	**9.256**
Total España		**11.781.788**	**180.310**	**134.954**	**42.667**	**12.139.719**
Brasil	ANB	252	682.838	-	547	**683.637**
Brasil	BOAB	576	632.745	-	-	**633.321**
Total Brasil		**828**	**1.315.583**	**-**	**547**	**1.316.958**
Reino Unido	LLAH III	201.716	227.233	-	15.182	**444.131**
Total Reino Unido		**201.716**	**227.233**	**-**	**15.182**	**444.131**
TOTAL		**11.984.332**	**1.723.126**	**134.954**	**58.396**	**13.900.808**

Ejercicio 2022

País	UGE	I.material	A.Intangibles	I.Inmobiliarias	ADU	TOTAL
España	AENA	11.905.579	162.738	133.853	12.072	**12.214.242**
España	AIRM	291	6.667	-	-	**6.958**
Total España		**11.905.870**	**169.405**	**133.853**	**12.072**	**12.221.200**
Brasil	ANB	212	388.443	-	269	**388.924**
Brasil	BOAB	-	-	-	-	**-**
Total Brasil		**212**	**388.443**	**-**	**269**	**388.924**
Reino Unido	LLAH III	190.119	248.839	-	16.794	**455.752**
Total Reino Unido		**190.119**	**248.839**	**-**	**16.794**	**455.752**
TOTAL		**12.096.201**	**806.687**	**133.853**	**29.135**	**13.065.876**

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

Miles de euros	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
Activo no corriente	459.319	463.290
Activo corriente	69.049	67.031
Pasivo no corriente	552.512	592.014
Pasivo corriente	117.083	91.690

	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
Ingresos	340.984	266.566
Resultado de explotación	65.038	44.469
EBITDA	124.061	107.007
Resultado financiero	(23.152)	(28.259)
Resultado Bº/(Pª)	29.090	9.896
Resultado global del periodo	26.910	17.676
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	107.315	124.157
Flujo de efectivo de las actividades de inversión	(51.102)	(27.971)
Flujo de efectivo de las actividades de financiación	(69.008)	(108.445)

La actividad en Brasil proviene de las dependientes Aeroportos do Nordeste do Brasil y Bloco do Onze Aeroportos do Brasil.

Aeroportos do Nordeste do Brasil presenta la siguiente información previa a eliminaciones inter-compañía:

Miles de euros	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
Activo no corriente	716.057	456.193
Activo corriente	41.776	51.199
Pasivo no corriente	234.602	126.993
Pasivo corriente	55.604	43.804

Miles de euros	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
Ingresos	218.328	207.551
Resultado de explotación	177.155	57.258
EBITDA	197.826	67.092
Resultado financiero	(3.383)	1.995
Resultado Bº/(Pª)	115.209	39.005
Resultado global del periodo	115.209	39.005
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	32.621	38.591
Flujo de efectivo de las actividades de inversión	(152.123)	(111.561)
Flujo de efectivo de las actividades de financiación	103.805	111.432

Bloco do Onze Aeroportos do Brasil presenta la siguiente información previa a eliminaciones inter-compañía:

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Miles de euros	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
Activo no corriente	644.889	33
Activo corriente	153.029	-
Pasivo no corriente	456.936	-
Pasivo corriente	45.435	55

Miles de euros	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
Ingresos	39.517	-
Resultado de explotación	7.306	(143)
EBITDA	12.332	(143)
Resultado financiero	(22.516)	-
Resultado Bº/(Pª)	(10.039)	(88)
Resultado global del periodo	(10.039)	(88)
Flujo de efectivo de las actividades de explotación	353	-
Flujo de efectivo de las actividades de inversión	(685.596)	-
Flujo de efectivo de las actividades de financiación	757.129	-

5.4 Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

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

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

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

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

5.4.1 Medidas del rendimiento operativo

EBITDA o EBITDA reportado

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

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

EBITDA ajustado

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

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

Margen de EBITDA

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

Margen de EBIT

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

OPEX

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

5.4.2 Medidas de la situación financiera

Deuda Financiera Neta

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

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

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

- *Deuda Financiera*: significa todo endeudamiento financiero con coste de naturaleza financiera como consecuencia de:
  - préstamos, créditos y descuentos comerciales;
  - cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
  - cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o leasing que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;
  - los avales financieros asumidos por AENA que cubran parte o la totalidad de una deuda, excluidos aquellos avales relacionados con deudas de sociedades integradas por consolidación; y
  - cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto de una financiación comercial y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.
- Efectivo y equivalentes al efectivo

  Definición contenida en el p. 7 de la NIC 7 "Estado de flujos de efectivo".

Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA

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

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

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Medidas alternativas de rendimiento (miles de euros y %)	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
EBITDA	**3.022.610**	**2.078.853**
Resultado de explotación	2.201.418	1.283.678
Amortizaciones	821.192	795.175
EBITDA AJUSTADO	**2.884.967**	**2.053.035**
EBITDA	3.022.610	2.078.853
Deterioros y bajas de inmovilizado	(137.643)	(25.818)
MARGEN EBITDA y EBIT		
Ingresos de explotación	5.141.782	4.237.497
Margen EBITDA	**58,8 %**	**49,1 %**
Margen EBIT	**42,8 %**	**30,3 %**
DEUDA FINANCIERA NETA	**6.222.435**	**6.242.915**
Deuda financiera no corriente	6.813.736	7.158.001
Deuda financiera corriente	1.771.824	658.437
Efectivo y equivalentes al efectivo	(2.363.125)	(1.573.523)
EBITDA	**3.022.610**	**2.078.853**
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	**2,1 x**	**3,0 x**
Deuda Financiera Neta	6.222.435	6.242.915
EBITDA	3.022.610	2.078.853
OPEX	**2.218.265**	**2.090.730**
Aprovisionamientos	163.300	163.029
Gastos de personal	565.498	514.588
Otros gastos de explotación	1.489.467	1.413.113

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

6.1 Inmovilizado Material

6.1.1 Detalle del movimiento habido en el ejercicio

	Nota	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Otro inmovilizado	Inmovilizado en curso	Total
A 1 de enero de 2023							
Coste o valoración		17.545.029	1.468.820	5.077.816	142.581	730.477	24.964.723
Amortización acumulada		(7.736.837)	(1.068.360)	(3.925.631)	(137.694)	-	(12.868.522)
Deterioro		-	-	-	-	-	-
Importe neto en libros a 1 de enero de 2023		**9.808.192**	**400.460**	**1.152.185**	**4.887**	**730.477**	**12.096.201**
Altas		68.060	27.362	70.217	3.912	461.184	630.735
Bajas		(39.709)	(63.830)	(89.507)	(954)	(5.592)	(199.592)
Traspasos	7 6.3	111.697	30.352	216.981	1.010	(362.560)	(2.520)
Diferencia conversión coste		5.087	1.072	28	-	551	6.738
Dotación a la amortización		(415.842)	(69.426)	(229.052)	(1.777)	-	(716.097)
Bajas amortización acumulada		19.925	62.665	87.797	954	-	171.341
Traspasos	7 6.3	846	(356)	(151)	(8)	-	331
Diferencia conversión amort.		(2.139)	(653)	(13)	-	-	(2.805)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2023		**9.556.117**	**387.646**	**1.208.485**	**8.024**	**824.060**	**11.984.332**
31 de diciembre de 2023							
Coste o valoración		17.690.164	1.463.776	5.275.535	146.549	824.060	25.400.084
Amortización acumulada		(8.134.047)	(1.076.130)	(4.067.050)	(138.525)	-	(13.415.752)
Deterioro		-	-	-	-	-	-
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2023		**9.556.117**	**387.646**	**1.208.485**	**8.024**	**824.060**	**11.984.332**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Las principales adiciones que se han registrado en los ejercicios 2023 y 2022 se detallan a continuación:

6.1.2 Terrenos y construcciones

Durante el ejercicio de 2023 las principales altas han sido las actuaciones previstas de insonorización de viviendas en el marco del Plan de Aislamiento Acústico de los aeropuertos de A Coruña, Gran Canaria, Palma de Mallorca, Valencia, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Madrid-Barajas, Lanzarote y Bilbao; la ampliación de la franja del aeropuerto de Vigo; renovación de los falsos techos del Terminal T2 del aeropuerto de Barcelona; mejoras funcionales en el edificio terminal del aeropuerto de Tenerife Sur; nuevo camino perimetral del aeropuerto de Reus y el tratamiento superficial de la pista de vuelo y nivelación RESA 22 en el aeropuerto de Burgos.

Las actuaciones puestas en servicio más importantes han sido la adaptación del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (SIEB) a nuevas EDS estándar 3 en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Málaga, Gran Canaria, Barcelona, Fuerteventura y Tenerife Sur; acondicionamiento del sistema eléctrico del aeropuerto de Palma de Mallorca; el recrecido de pista y adecuación de las calles de rodaje en los aeropuertos de A Coruña y Tenerife Norte; la regeneración de la pista 13-31 en el aeropuerto de Málaga; el acondicionamiento de la central eléctrica y mejoras funcionales en el edificio terminal en el aeropuerto de Sevilla y la adecuación de la instalación en la franja de la pista 07L-25R y la regeneración de la pista 06L-24R en el aeropuerto de Barcelona.

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

Las actuaciones puestas en servicio en 2022 más importantes fueron las mejoras funcionales en el Edificio Terminal según diseño funcional en los aeropuertos de Tenerife-Sur y Sevilla; nueva zona de autobuses en el edificio terminal T-4 del

aeropuerto de Madrid; construcción del nuevo bloque técnico del aeropuerto de Bilbao; adaptación del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega (SIEB) a nuevas EDS estándar en el aeropuerto de Menorca; adecuación del área de movimiento del aeropuerto de Asturias; remodelación del edificio Picasso del aeropuerto de Málaga; regeneración del pavimento de la pista de vuelo del aeropuerto de Girona y la remodelación de la galería comercial y sala de embarque en el aeropuerto de Gran Canaria.

El Grupo posee inmuebles cuyo valor neto por separado de la construcción y del terreno, al cierre del ejercicio 2023 y 2022 es el siguiente:

	2023	2022
Terrenos	3.540.834	3.533.225
Construcciones	6.015.283	6.274.967
Total	**9.556.117**	**9.808.192**

6.1.3 Instalaciones técnicas, maquinaria, mobiliario y otro inmovilizado

Durante el ejercicio 2023 las adiciones más importantes han sido:

- Adquisiciones de Terminales de Monitorado del Ruido (TMR) en los aeropuertos de Madrid- Barajas y Lanzarote; así como terminales telefónicos móviles en Servicios Centrales.
- Equipamiento EDS Norma 3 del sistema de tratamiento e inspección de equipajes en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Alicante, Gran Canaria y Fuerteventura.
- Fresadora, vehículo 4x4 con cuchilla quitanieves y equipo de limpieza de pista, en el aeropuerto de Madrid-Barajas.
- Balizamiento, barredora con cuchilla quitanieves y grupo electrógeno de emergencia, en el aeropuerto de Barcelona.
- Pasarelas de embarque y equipos de asistencia a aeronaves en el aeropuerto de Palma de Mallorca.

Durante el ejercicio 2022 las adiciones en la red de aeropuertos más importantes han sido:

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

6.1.4 Inmovilizado en curso

En cuanto a las actuaciones en curso destacan la adecuación de las instalaciones de varios aeropuertos de la red para incorporar equipos de detección de explosivos (EDS) adaptados a la Norma 3 al sistema de tratamiento de equipaje, con el objetivo de adaptarse a los cambios normativos establecidos por la UE en la materia; en el aeropuerto de Palma de Mallorca destacan la remodelación del edificio procesador,módulos A y D y zonas comerciales en el área terminal, la regeneración de la rodadura North, South y calles asociadas, la ampliación del aparcamiento del edificio de servicios, y el nuevo SEI norte; en el aeropuerto de Madrid-Barajas continúan los trabajos en la plataforma de remotos de la T4S y la nueva central eléctrica; en Tenerife Sur la ampliación del aparcamiento de empleados; en Alicante, la instalación de nuevas pérgolas, la impermeabilización del aparcamiento y la regeneración del pavimento de las calles de rodaje; en Girona la adecuación de las franjas del campo de vuelo y las RESAS; en Ibiza la ampliación del aparcamiento P1 y la construcción del parking express; y en varios aeropuertos el plan de implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos. También cabe mencionar las inversiones en seguridad y en el South East stand del aeropuerto de Luton.

Durante el ejercicio 2022 las principales adiciones de inmovilizado en curso correspondieron el recrecido de pista y adecuación de las calles de rodaje en el aeropuerto de A Coruña; la adaptación de los sistemas de tratamiento de equipajes con los nuevos equipos de detección de explosivos (EDS) adaptados a la Norma 3 en varios aeropuertos de la red; en el aeropuerto de Madrid, continúan los trabajos en la plataforma de remotos de la T4S; remodelación del área terminal, del

edificio procesador y del Módulo A en el aeropuerto de Palma de Mallorca; y recrecido de las calles de rodaje del aeropuerto de Tenerife Norte, así como las inversiones en el Proyecto Curium en el aeropuerto de Luton.

6.1.5 Bajas de inmovilizado material

Las bajas de inmovilizado material producidas durante el ejercicio 2023 con imputación a resultados han dado lugar a un resultado negativo total de 17.812 miles de euros. Adicionalmente, dentro de las bajas se incluyen los siguientes conceptos que no han generado resultado alguno en la cuenta de pérdida y ganancias:

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 23) por importe total de 4.217 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 6.224 miles de euros.

La principal baja por importe de 12,9 millones de euros se corresponde con las pérdidas producidas por el incendio en octubre de 2023 del parking TCP2 y DOZ (Drop off zone) del aeropuerto de Luton.

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

- Reversiones de provisiones dotadas en ejercicios anteriores por diferencias de justiprecio originadas, fundamentalmente, en procesos expropiatorios de terrenos, por inversiones medioambientales estimadas para cumplir con la normativa vigente, y por litigios relacionados con obras, que han sido realizadas con cargo a cuentas de provisiones de riesgos y gastos (véase Nota 23) por importe total de 37.369 miles de euros.
- Abonos de proveedores de inmovilizado sobre importes activados en ejercicios anteriores, por importe de 3.703 miles de euros.

6.1.6 Capitalización de intereses

Durante el año, el Grupo ha activado costes por intereses por importe de 10.365 miles de euros correspondientes a la financiación del inmovilizado en curso (2022: 2.021 miles de euros) (Nota 31).

6.1.7 Deterioro de valor del inmovilizado material

El test de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias realizado a 31 de diciembre de 2023 y 2022 se ha llevado a cabo conforme al procedimiento descrito en la Nota 8 de la presente memoria consolidada.

6.1.8 Explotaciones conjuntas

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

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

	2023	2022
- Activos no corrientes	161.560	169.143
Activos netos	**161.560**	**169.143**
- Ingresos	14.733	13.946
- Gastos	(41.195)	(41.118)
Beneficio/ (pérdida) después de impuestos	**(26.462)**	**(27.172)**

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

6.1.9 Inmovilizado sujeto a garantías

Los elementos de inmovilizado material de London Luton Airport Holdings I Limited ("LLAH I"), de London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") y London Luton Airport Operations Limited ("LLAOL"), por un importe 201.717 miles de euros a 31 de diciembre de 2023 (2022: 190.119 miles de euros), garantizan la deuda bancaria del Grupo London Luton Airport Holdings III Limited ("LLAH III") (Nota 3.2.3).

6.1.10 Limitaciones

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

Existen determinadas limitaciones a la venta de activos aeroportuarios, acordadas en la novación modificativa y no extintiva de los acuerdos de financiación suscritos por AENA y ENAIRE con las entidades de crédito, de fecha 29 de julio de 2014 (ver Nota 20.1).

6.1.11 Arrendamientos

El Grupo arrienda parte de su inmovilizado material a terceros para la explotación comercial e inmobiliaria. Los ingresos generados por esta línea de negocio aparecen detallados en la Nota 5. El importe aproximado de los elementos de inmovilizado material que son objeto de arrendamiento operativo a 31 de diciembre de 2023 asciende aproximadamente a 1.138 millones de euros (2022: 1.154 millones de euros).

6.2 Activos por derecho de uso

El Grupo tiene formalizados como arrendadatario contratos de arrendamiento sobre diversos activos entre los que destacan el contrato de concesión del aeropuerto de Luton en el Reino Unido (Notas 2.2.1 y 7.1), diversas instalaciones, las oficinas centrales del Grupo en España (Edificio Piovera en Madrid, cuyo contrato se ha renovado a finales de 2023) y de cesión de derechos de uso de aplicaciones informáticas, entre otros.

La valoración de estos derechos se presenta en el estado de situación financiera adjunto a 31 de diciembre de 2023 en el epígrafe "Activos por derecho de uso". El detalle de su composición es como sigue:

Activo en uso (NIIF16)	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Aplicaciones informáticas	Total
Coste				
Saldo a 1 de enero de 2023	**61.819**	**10.009**	**-**	**71.828**
Altas	18.808	517	19.400	38.725
Diferencias de conversión	463	224	-	687
Saldo a 31 de diciembre de 2023	**81.090**	**10.750**	**19.400**	**111.240**
Amortización				
Saldo a 1 de enero de 2023	**(35.992)**	**(6.702)**	**-**	**(42.694)**
Dotación	(7.026)	(645)	(2.152)	(9.823)
Diferencias de conversión	(179)	(148)	-	(327)
Saldo a 31 de diciembre de 2023	**(43.197)**	**(7.495)**	**(2.152)**	**(52.844)**
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2023	**37.893**	**3.255**	**17.248**	**58.396**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La valoración de estos derechos se presenta en el estado de situación financiera adjunto a 31 de diciembre de 2022 en el epígrafe "*Activos por derecho de uso*". El detalle de su composición es como sigue:

Activo en uso (NIIF16)	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Total
Coste			
Saldo a 1 de enero de 2022	**59.127**	**10.424**	**69.551**
Altas	3.834	83	3.917
Diferencias de conversión	(1.141)	(498)	(1.639)
Saldo a 31 de diciembre de 2022	**61.820**	**10.009**	**71.829**
Amortización			
Saldo a 1 de enero de 2022	**(29.443)**	**(6.417)**	**(35.860)**
Dotación	(6.938)	(628)	(7.566)
Diferencias de conversión	389	343	732
Saldo a 31 de diciembre de 2022	**(35.992)**	**(6.702)**	**(42.694)**
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2022	**25.828**	**3.307**	**29.135**

El test de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias realizado a 31 de diciembre de 2023 y 2022 se ha llevado a cabo conforme al procedimiento descrito en la Nota 8 de la presente memoria consolidada.

El valor actual de los pasivos por arrendamiento, registrados bajo el epígrafe "Deuda financiera" del estado de situación financiera consolidada (Nota 20), es el siguiente:

	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
Menos de un año	12.290	9.809
Entre 1 y 5 años	45.851	21.355
Más de 5 años	13.970	16.154
Total	**72.111**	**47.318**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

6.3 Inversiones inmobiliarias

El movimiento de las inversiones inmobiliarias durante los ejercicios 2023 y 2022 es el siguiente:

			2023		
	Nota		Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y otro inmovilizado	Total
Coste:					
Saldo inicial			201.299	3.465	204.764
Altas			1.545	84	1.629
Bajas			(878)	(15)	(893)
Traspasos	6.1	7	6.034	-	6.034
Saldo final			**208.000**	**3.534**	**211.534**
Amortización:					
Saldo inicial			(62.609)	(3.439)	(66.048)
Dotación			(5.602)	(106)	(5.708)
Bajas de amortización			858	15	873
Traspasos	6.1	7	(389)	-	(389)
Saldo final			**(67.742)**	**(3.530)**	**(71.272)**
Deterioro:					
Saldo inicial			(4.863)	-	(4.863)
Dotación	8		(460)	-	(460)
Reversión	8		15	-	15
Saldo final			**(5.308)**	**-**	**(5.308)**
Neto:			**134.950**	**4**	**134.954**

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Al cierre de los ejercicios 2023 y 2022 no existen elementos de inversiones inmobiliarias sujetos a garantías.

La política del Grupo es formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de sus inversiones inmobiliarias. Al cierre de los ejercicios 2023 y 2022 el Grupo tiene razonablemente cubiertos estos riesgos.

En el ejercicio 2023 y 2022 las principales altas en inversiones inmobiliarias se corresponden con mejoras realizadas en las construcciones inmobiliarias y los traspasos están motivados por el cambio de uso de distintas edificaciones y terrenos.

En 2023 ninguna sociedad del Grupo adquirió construcciones inmobiliarias a otras empresas del grupo o relacionadas, como tampoco lo hizo en 2022.

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

	2023	2022
Ingresos derivados de rentas	105.474	86.584
Gastos directos de explotación	(42.282)	(38.724)

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

	2023	2022
Terrenos	399.134	388.677
Construcciones	545.133	544.486
Total	**944.267**	**933.163**

Según se informa en la Nota 8, el Grupo ha encargado a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 31 de diciembre de 2023.

El test de deterioro de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias realizado a 31 de diciembre de 2023 y 2022 se ha llevado a cabo conforme al procedimiento descrito en la Nota 8 de la presente memoria consolidada.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

7. Activos intangibles

El movimiento de este epígrafe durante 2023 ha sido el siguiente:

	Notas	Concesiones de servicios	Obras e instalaciones infraestructura concesionada	Aplicaciones informáticas	Fondo de comercio	Concesión LLAH III	Otro inmovilizado intangible	Inmovilizado intangible en curso	Total
1 de enero del ejercicio 2023									
Coste		419.012	37.635	403.297	1.872	486.438	101.960	199.646	1.649.860
Amortización y pérdidas por deterioro del valor acumuladas		(38.525)	(2.303)	(322.939)	-	(239.471)	(92.203)	-	(695.441)
Dotación deterioro ejercicio		(147.732)	-	-	-	-	-	-	(147.732)
Importe neto en libros a 1 de enero de 2023		**232.755**	**35.332**	**80.358**	**1.872**	**246.967**	**9.757**	**199.646**	**806.687**
Altas		624.975	2.770	38.553	-	-	24.969	135.824	827.091
Bajas		(2.712)	(41)	(2.675)	-	-	(483)	(890)	(6.801)
Traspasos	6	6	190.955	12.882	-	-	(47)	(207.309)	(3.513)
Diferencia conversión		25.236	2.954	421	-	10.008	414	5.914	44.947
Dotación a la amortización		(15.243)	(7.820)	(37.108)	-	(26.664)	(2.729)	-	(89.564)
Bajas amortización acumulada		-	41	2.674	-	-	483	-	3.198
Traspasos	6	-	-	10	-	-	47	-	57
Diferencia conversión amortización		(1.571)	(131)	(37)	-	(4.950)	(19)	-	(6.708)
Reversión deterioro	8	155.462	-	-	-	-	-	-	155.462
Diferencia conversión deterioro		(7.730)	-	-	-	-	-	-	(7.730)
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2023		**1.011.178**	**224.060**	**95.078**	**1.872**	**225.361**	**32.392**	**133.185**	**1.723.126**
31 de diciembre de 2023									
Coste		1.066.517	234.273	452.478	1.872	496.446	126.813	133.185	2.511.584
Amortización acumuladas		(55.339)	(10.213)	(357.400)	-	(271.085)	(94.421)	-	(788.458)
Pérdidas por deterioro del valor acumuladas		-	-	-	-	-	-	-	-
Importe neto en libros a 31 de diciembre de 2023		**1.011.178**	**224.060**	**95.078**	**1.872**	**225.361**	**32.392**	**133.185**	**1.723.126**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El movimiento de este epígrafe durante 2022 fue el siguiente:

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

En el caso de las concesiones de las sociedades Aeroportos do Nordeste do Brasil, Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. y Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, el Grupo ha calificado la contraprestación recibida como inmovilizado intangible, dado que dicha contraprestación consiste en el derecho a cobrar las correspondientes tarifas en función del grado de utilización del servicio público prestado, asumiendo el riesgo de demanda. Así se ha valorado el activo intangible derivado del acuerdo de concesión por la contraprestación pagada o por pagar, sin considerar los pagos de naturaleza contingente asociados a la operación, es decir, por el valor actualizado de los cánones mínimos garantizados, conforme a lo detallado en la nota 7.1.

Durante 2023, el Activo Intangible aumenta en 916 millones de euros como consecuencia, principalmente, de la activación del acuerdo de concesión de BOAB y de las inversiones en las infraestructuras de ANB.

Las principales adiciones del ejercicio 2023 en el epígrafe “Aplicaciones informáticas” e “Inmovilizado intangible en curso” corresponden a adquisiciones, así como a mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas,

relativas a los aeropuertos y a los servicios centrales, entre los que destacan la inversión efectuada en la preparación de un ERP para el Grupo Aena, la actualización de Oracle y Microsoft, la reingeniería y automatización de procesos, la ciberseguridad y la estrategia e implantación de la transformación digital en el guiado y cálculo de rutas para pasajeros y PMR. En el ejercicio 2022 en esos mismos epígrafes las principales adiciones correspondieron a adquisiciones, así como a mejoras y desarrollos, de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas, relativas a los aeropuertos y a los servicios centrales, entre los que destacan el equipamiento hiperconvergente Windows y Linux y la reingeniería y automatización de procesos.

En la sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A se han desarrollado las obras de ampliación correspondientes a la Fase 1-B del contrato de concesión, las cuales incluyeron actuaciones de expansión y renovación tanto en los terminales como en el lado aire de todos los aeropuertos. Dichas actuaciones se consideran sustancialmente finalizadas para todos los aeropuertos (2022: se desarrollaron las actividades de ingeniería para ejecutar obras requeridas por el contrato de concesión correspondientes a los hitos del proyecto con finalización prevista para el ejercicio 2023 y que se encontraban registradas, principalmente, en el epígrafe de "Inmovilizado intangible en curso" en un importe de 144 millones de euros: obras de ampliación de capacidad y mejora de equipamientos de seguridad física y operacional y obras de mejora en los 6 aeropuertos, consistentes, principalmente, en el suministro de instalaciones complejas, como el sistema de tratamiento de equipajes, pasarelas de embarque y equipos de seguridad).

Respecto a la concesión gestionada por BOAB, durante el ejercicio 2023 se han activado como mayor valor del nuevo acuerdo de concesión el importe del canon inicial de la concesión por importe de 2.533,3 millones de BRL (462 millones de euros) así como los pagos exigidos en el pliego de la licitación por importe de 821 millones de BRL (aproximadamente, 150 millones de euros) correspondientes, principalmente, a reembolsos de costes varios a la anterior entidad concesionaria y a los organismos reguladores brasileños.

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

Al cierre de los ejercicios 2023 y 2022 no existen elementos del inmovilizado intangible sujetos a garantías.

Del total de los costes activados al 31 de diciembre de 2023 y 2022 en las distintas clases de inmovilizado intangible, se incluyen activos en curso de acuerdo con el siguiente detalle (en miles de euros):

	2023	2022
Obras e instalaciones en la infraestructura	53.950	125.545
Aplicaciones informáticas	42.419	38.450
Otro inmovilizado intangible	36.816	35.651
Total	**133.185**	**199.646**

Durante el ejercicio 2023 se han activado un total de 52 miles de euros de gastos financieros asociados al inmovilizado intangible (2022: 32 miles de euros) (Nota 31).

7.1 Concesiones de servicios

El Grupo explota en régimen de concesión administrativa las siguientes infraestructuras: aeropuerto de London Luton, seis aeropuertos ubicados en el Nordeste de Brasil (aeropuertos de Recife, Maceió, Aracajú, Campina Grande, João Pessoa y Juazeiro do Norte), así como otros once aeropuertos brasileños correspondientes al Bloque SP/MS/PA/MG (Congonhas - São Paulo, Campo Grande, Corumbá, Ponta Porã, Maestro Wilson Fonseca – Santarém, João Corrêa da Rocha – Marabá, Carajás – Parauapebas, Altamira, Ten. Cel. Aviador César Bombonato – Uberlândia, Mário Ribeiro - Montes Claros, Mario de Almeida Franco – Uberabel), el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y los helipuertos de Ceuta y Algeciras.

A continuación se detallan las principales condiciones de estos acuerdos de concesión de servicios.

Helipuerto de Ceuta:

- El Grupo explota el helipuerto civil de Ceuta con todos sus servicios bajo un contrato de concesión administrativa efectuado por Aena S.M.E., S.A. con la Autoridad Portuaria de Ceuta. Esta concesión tiene fecha de inicio el 28 de marzo de 2003 con un vencimiento de 30 años. La Sociedad dominante paga un canon anual de 39.000 miles de euros por la ocupación del dominio público portuario. Igualmente, y de acuerdo con el artículo 69 bis de la Ley 27/92 la Sociedad dominante abona a la Autoridad Portuaria un canon en función del movimiento que tengan con respecto al pasaje que será de 0,823386 €/pasajero.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Helipuerto de Algeciras:

El Grupo gestiona un contrato de concesión administrativa formalizado por Aena S.M.E., S.A. con el Puerto Bahía de Algeciras para la ocupación de las instalaciones que se destinarán a las actividades de instalación y explotación del helipuerto de titularidad pública en el Puerto de Algeciras. Esta concesión tiene fecha de inicio el 3 de febrero de 2009 con una duración de 25 años. El contrato establece una tasa de ocupación privativa del dominio público portuario de 82.000 miles de euros anuales y una tasa de aprovechamiento especial del dominio público de 1 euro por cada pasajero embarcado o desembarcado en las instalaciones.

London Luton

Tal y como se indica en la nota 2.2.1, en el perímetro de consolidación del Grupo se integra globalmente, desde el 16 de octubre de 2014 (véase 2.2.1) las cuentas del subgrupo de la sociedad London Luton Airport Holdings III Limited (LLAH III), matriz última de la sociedad London Luton Airport Group Limited, sociedad gestora y concesionaria del aeropuerto de Luton en el Reino Unido. El contrato de concesión se suscribió el 20 de agosto de 1998 y finaliza el 31 de marzo de 2031 y contempla la existencia de la sociedad London Luton Airport Group Limited ("LLAGL") como garante de la operadora.

La concesión del aeropuerto de Luton no cumple los requisitos de elegibilidad como concesión de servicios contenidos en la CINIIF 12 *Acuerdos de Concesión de Servicios*, puesto que las tarifas de dicho aeropuerto no están sujetas a precios regulados, por lo que este acuerdo de concesión se contabiliza como un arrendamiento (ver Nota 2.22, 6.2 y 30).

.

Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

En el perímetro de consolidación del Grupo se integra globalmente, desde el 1 de enero de 2018, las cuentas de la sociedad AIRM, S.M.E, S.A, creada con el objetivo de gestionar en régimen de concesión el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (Nota 2.2.1).

La concesión comenzó en febrero de 2018 y tiene una duración de 25 años. El Grupo tiene derecho a recibir una retribución por el uso de las instalaciones y la prestación de servicios Una vez concluya la concesión en 2043 los terrenos e instalaciones pasarán a disposición de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, sin derecho a indemnización a favor de la entidad concesionaria.

Las principales características del acuerdo de concesión están detalladas en la Nota 2.2.1.

Como consecuencia de la modificación del contrato de concesión del 27 de diciembre de 2021, los cánones mínimos garantizados previstos inicialmente quedaron suspendidos hasta que el escenario económico financiero sea favorable, siendo estas condiciones revisables periódicamente. Al cierre del ejercicio 2023 y 2022 los cánones mínimos garantizados continúan suspendidos.

El acuerdo de concesión del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia está dentro del alcance de la CINIIF 12 *Acuerdos de Concesión de Servicios,* conforme al modelo del activo intangible, registrando los ingresos de explotación de la infraestructura conforme a lo detallado en la Nota 2.24..

Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil

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

La concesión comenzó en enero de 2020 y tiene una duración de 30 años, con posibilidad de ampliación de 5 años adicionales. Se trata de un concesión BOT (operar y transferir), no incluye los servicios de Air Traffic Control y se desarrolla siguiendo un esquema dual till en base al cual, los ingresos de actividades aeroportuarias están reguladas y los de las actividades comerciales no lo están. Las líneas principales resumidas del acuerdo de concesión se detallan en la Nota 2.2.1,

Dadas las características del acuerdo de concesión de la UGE ANB, se encuentra dentro del alcance de la CINIIF 12 *Acuerdos de Concesión de Servicios,* conforme al modelo del activo intangible, registrando los ingresos de explotación de la infraestructura conforme a lo detallado en la Nota 2.24..

En la fecha de la firma del contrato de concesión, la entidad concedente recibió un canon fijo de 1.900 millones de BRL (aproximadamente, 427,7 millones de euros) registrado en el balance consolidado adjunto dentro del epígrafe de *Inmovilizado Intangible*, como *Concesión de Servicios*.

Bloque SP/MS/PA/MG

Conforme a lo indicado en la Nota 2.2.1, BOAB es la sociedad del Grupo Aena, integrada en las cuentas consolidadas por integración global que, con fecha 28 de marzo de 2023, ha suscrito el contrato de concesión para la prestación de servicios públicos relacionados con la ampliación, mantenimiento y explotación de la infraestructura aeroportuaria de 11 aeropuertos en Brasil ubicados en cuatro estados (São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará). El contrato de concesión entró en vigor el pasado 5 de junio de 2023 y tiene una duración de treinta años, con posibilidad de prórroga por cinco años adicionales. El Grupo ha comenzado a gestionar los 11 aeropuertos, de forma escalonada, entre octubre y noviembre de 2023.

Dadas las características del contrato de concesión, cabe calificar este contrato como un contrato de gestión de servicios públicos en la modalidad de concesión. Las líneas principales de este acuerdo se detallan en la Nota 2.2.1, resultando que se encuentra dentro del alcance de la CINIIF 12 *Acuerdos de Concesión de Servicios,* conforme al modelo del activo intangible, registrando los ingresos de explotación de la infraestructura conforme a lo detallado en la Nota 2.24

La Administración concedente recibió una vez firmado el contrato de concesión un canon fijo de 2.450 millones de BRL (aproximadamente, 457,5 millones de euros) que se ha registrado en el balance consolidado adjunto dentro del epígrafe de *Inmovilizado Intangible*, como *Concesión de Servicios*.

8. Deterioro de valor de activos no financieros no corrientes

El Grupo ha procedido a la realización test de deterioro en aquellas UGEs en las que, tras un análisis de los indicadores de deterioro, se han identificado indicios de deterioro o de reversión del mismo.

Las hipótesis sobre la evolución del tráfico aéreo continúan siendo aspectos clave en la elaboración de los diferentes escenarios del test de deterioro. En este sentido, la significativa recuperación del tráfico, así como los resultados económico-financieros alcanzados por el Grupo en el ejercicio 2022 y, especialmente, en el ejercicio 2023, muestran una sustantiva mejoría que permite confirmar que los efectos negativos de la pandemia han sido sobradamente superados.

Al cierre del ejercicio 2023, se ha efectuado un análisis para cada una de las UGEs sobre los aspectos clave de negocio o actividad, la evolución de los tipos de interés, la variación de las tasas de descuento y, en general, los diferentes condicionantes acontecidos durante el ejercicio 2023 a fin de analizar posibles indicios de deterioro o de reversión del mismo.

En lo que respecta a la UGE formada por la red nacional de aeropuertos de Aena, la UGE constituida por el grupo LLAH III (aeropuerto de Luton) y la constituida por la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, los test de deterioro efectuados a 31 de diciembre de 2022, arrojaron un margen muy holgado del valor en uso sobre el valor contable de contraste de los activos netos. En este sentido, del análisis realizado no se han puesto de manifiesto indicadores de deterioro y el Grupo no ha considerado necesario realizar test de deterioro a 31 de diciembre de 2023 de las citadas UGEs.

Por otro lado, en relación a la UGE de Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB), la toma de control de las operaciones en los aeropuertos por parte del Grupo Aena se ha realizado progresivamente entre el 10 de octubre y el 30 de noviembre de 2023, en concreto la toma de control del aeropuerto de Congonhas-Sao Paolo, aeropuerto con el mayor volumen de tráfico de este bloque, tuvo lugar el 17 de octubre de 2023. Por lo tanto, en las cuentas anuales consolidadas de 2023, sólo se ha registrado un mes completo de actividad de los aeropuertos que componen esta UGE. En cualquier caso, como consecuencia del análisis realizado por parte de la Dirección, no se han puesto de manifiesto indicios de deterioro o circunstancias que pudieran suponer una modificación material de las hipótesis empleadas para la preparación de las proyecciones del modelo económico-financiero que sirvieron de base en el proceso de licitación y posterior adjudicación de la concesión de BOAB en agosto de 2022. El Grupo no ha considerado necesario realizar test de deterioro en 2023 para BOAB, teniendo en cuenta, entre otros, los siguientes aspectos:

- Considerando el cercano inicio de las operaciones y el reducido tiempo de actividad, no se han identificado factores internos o externos que puedan hacer pensar que las expectativas y premisas consideradas en el momento de realizar la inversión no sean válidas, no habiéndose producido cambios legales relevantes respecto a

la situación existente en el momento de presentación de la oferta ni variaciones sustanciales en el contexto macroeconómico.

- Brasil presenta indicadores de crecimiento favorables en el medio y largo plazo, con consenso entre los principales organismos económicos en que las expectativas de crecimiento están por encima del 2%. Adicionalmente, el mercado brasileño de aviación ha consolidado su recuperación en el ejercicio 2023 y el principal aeropuerto de ésta UGE, Congonhas, se mantiene en posición preeminente en el país, sin que se hayan producido cambios relevantes respecto a la cuota de mercado del aeropuerto desde que se adjudicó la concesión. Asimismo, este aeropuerto ha tenido un incremento de capacidad de 41 a 44 operaciones por hora a partir de la campaña *summer 23.*
- Los tipos de interés de mercado se han mantenido estables o han disminuido con respecto a los existentes en el momento de presentación de la oferta. Así, la expectativa de cierre del tipo oficial del dinero del Banco Central (SELIC) se mantiene estable en 10,5%. En cuanto a los intereses de largo plazo, el rendimiento del bono del estado brasileño a 10 años está a diciembre de 2023 en el 10,361% , frente al 12,8% de diciembre de 2022.
- Por otro lado, la prima por el riesgo país de Brasil (CRP), calculada como el diferencial de CDS a 10 años entre Brasil y USA, ha disminuido de forma significativa durante este ejercicio (dic-23: 1,78%; dic-22: 3,14%), debido principalmente a la disminución del diferencial del CDS de Brasil, el cual ha bajado desde un 3,47% en dic-22 a un 2,33% en dic-23.

En lo relativo a la UGE constituida por la Sociedad mercantil estatal Aeropuertos do Nordeste do Brasil (ANB), en el ejercicio 2020, como consecuencia del negativo impacto y la incertidumbre sobre el negocio aeroportuario derivados de la pandemia, se registró un deterioro sobre el activo concesional. Al cierre del ejercicio 2022 el deterioro acumulado sobre sus activos era de 147,7 millones de euros (833 millones de BRL, convertidos a tipo de cambio a 31 de diciembre de 2022 de 5,6386 BRL/EUR) tras una reversión en el ejercicio 2022 por importe de 32.972 miles de euros, consecuencia de un aumento en las proyecciones de inflación (que mejoraron las proyecciones de flujos de efectivo futuros) y la reducción del coste de las inversiones, compensado parcialmente por el aumento de la tasa de descuento.
En línea con lo ocurrido en el ejercicio pasado, durante el ejercicio 2023, se han identificado indicios de reversión del deterioro previamente registrado. En este sentido, se han observado principalmente dos aspectos que han justificado la necesidad de actualizar el análisis del deterioro de estos activos: por un lado, los indicadores del desempeño de la entidad han sido favorables con respecto a las previsiones realizadas a cierre del ejercicio 2022; y, por otro lado, se ha producido una bajada de los tipos de interés y de la prima de riesgo en Brasil, tal y como indicamos anteriormente. Por ello, el Grupo ha considerado necesaria la elaboración de un test de deterioro específico cuyas hipótesis y estimaciones se exponen con mayor detalle en el apartado 8.1 de esta nota.

La razonabilidad de las hipótesis clave asumidas, así como de los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas sobre las pruebas de deterioro efectuadas, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes de la firma Deloitte en el cierre del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023 y a 31 de diciembre de 2022, sin existir en ningún caso discrepancias significativas entre las hipótesis consideradas por el Grupo y las hipótesis o estimaciones de los expertos independientes.

En lo referente al segmento inmobiliario, semestralmente, el Grupo encarga a una empresa de tasación independiente la revisión y valoración del porfolio de activos inmobiliarios, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias, registrando el correspondiente deterioro conforme a lo indicado en la Nota 8.2.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los resultados del test de deterioro llevado a cabo a 31 de diciembre de 2023 han tenido el siguiente reflejo contable, son los siguientes:

	31 de diciembre de 2023	
(miles de euros)	Deterioro Dotación / (Reversión)	Valor recuperable
Activos inmobiliarios	445	944.267
UGE - ANB	(155.462)	737.441
Total	**(155.017)**	

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

Los resultados del test de deterioro que el Grupo realizó sobre sus UGEs y activos inmobiliarios a 31 de diciembre de 2022 tuvieron el siguiente reflejo contable (en miles de euros):

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

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

A continuación, se detallan las principales premisas e hipótesis tomadas como base para el análisis de los test de deterioro realizados, los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

8.1 UGE constituida por la Sociedad mercantil estatal Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB)

ANB es la sociedad titular del contrato de concesión para la explotación y mantenimiento de los seis aeropuertos del denominado Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil (Nota 2.2.1). El contrato de concesión de servicios, de 30 años de duración fue se formalizó en octubre de 2019, con posibilidad de prórroga durante cinco años más, y el inicio de la toma de control de las operaciones en los seis aeropuertos se produjo entre enero y marzo de 2020, coincidiendo con la llegada de la pandemia provocada por el COVID.

El acuerdo de concesión de los Aeropuertos del Nordeste de Brasil está dentro del alcance de la CINIIF 12 Acuerdos de Concesión de Servicios y ha sido reflejado en las Cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023 y 2022 conforme al modelo del activo intangible.

El importe recuperable de esta inversión, es estimado por el Grupo como el valor en uso a 31 de diciembre de 2023 sobre la base de las proyecciones financieras realizadas por la Dirección para todo el período concesional, hasta el año 2049, consideradas como "escenario base" para la realización del test de deterioro. Dichos flujos de efectivo futuros se han estimado en la moneda en la que van a ser generados (Real Brasileño). AENA convirtió el valor presente aplicando el tipo de cambio de contado en la fecha de cálculo del valor de uso (tipo de cambio de cierre: 31 de diciembre de 2023: 5,3618 RB$/ EUR).

8.1.1 Descripción del escenario base

Las principales hipótesis utilizadas en el cálculo del valor en uso a 31 de diciembre de 2023 son las siguientes:

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

Tráfico

Por la experiencia desde el inicio de la pandemia hasta ahora, se comprueba que la sensibilidad del tráfico aéreo en los aeropuertos de ANB a los efectos de la pandemia fue mucho menor que en el caso de Europa. De hecho, en 2022 ya se alcanzaron los niveles de 2019 para el tráfico doméstico, y 2023 ha cerrado habiéndose incrementado la cifra de pasajeros en torno a un 5,6% con respecto al tráfico del ejercicio 2019.

El escenario base implica un número de pasajeros durante todo el periodo concesional de 889 millones de pasajeros, un descenso del 21% sobre el número de pasajeros contemplado en la oferta (1.123 millones de pasajeros), estimando un incremento interanual entre el 6% y el 8% para el medio plazo y entre el 4% y el 5% para el largo plazo.

Tasa de descuento

La tasa de descuento aplicada a las proyecciones de flujos de efectivo ha sido del 11,8% (2022: 13%). Se corresponde con el Coste Medio Ponderado del Capital después de impuestos (CMPC DI) que equivale a la media ponderada del coste de los recursos propios y del coste de los recursos ajenos. El coste de los recursos propios se determinó empleando la metodología CAPM (Capital Asset Pricing Model).

La reducción en la tasa de descuento empleada a efectos del test de deterioro a 31 de diciembre de 2023 con respecto a la del cierre del ejercicio 2022 viene explicada esencialmente por los siguientes aspectos:

- Muestra de sociedades comparables: con el fin de que la muestra utilizada sea lo más similar a la estructura patrimonial a largo plazo prevista para ANB, se han considerado en la muestra sociedades comparables incluyendo en el cálculo concesionarias brasileñas con similar actividad, marco concesional, mix de clientes y estructura de capital.
- Tasa libre de riesgo: se ha producido una disminución de la tasa libre de riesgo utilizada, desde el 3,44% en diciembre 2022 hasta el 2,95% en diciembre 2023.
- Prima de riesgo-país: descenso de la prima riesgo-país en 2023 frente a la utilizada en el ejercicio 2022 (en 2023 un 1,78% frente al 3,14% del año 2022), explicada en su mayoría por la bajada del CDS de Brasil (de un 3,47% en 2022 a un 2,33% en 2023).

  A este respecto, dada la elevada volatilidad de la TIR del bono brasileño y la inestabilidad actual de los mercados financieros locales, en la determinación de la tasa libre de riesgo para 2023 se ha realizado un ejercicio de normalización. Éste se basó en la rentabilidad del bono de Estados Unidos a 20 años calculada como la media de los datos de ésta en los últimos 15 años. Con ello se recogió la volatilidad de un ciclo económico completo, incorporando posteriormente una prima de riesgo país para Brasil en base a datos de mercado del "Credit Default SWAP" a 10 años entre Estados Unidos y Brasil a 31 de diciembre de 2023. Este enfoque dota de mayor estabilidad a la estimación por lo que los valores resultantes son muy similares en ambos ejercicios.

Con el fin de calcular el CMPC DI en moneda local (BRL), se ajustó el CMPC DI (USD) por el diferencial de inflación entre EE.UU. y Brasil según la ecuación de Fisher.

Proyecciones financieras

Los principales supuestos que afectan a los flujos de efectivo de la Sociedad concesionaria son la curva de demanda de pasajeros, la variación de tarifas, los ingresos comerciales, el nivel de inversiones y los costes operativos. Se han utilizado como base las previsiones contenidas en el último Plan de negocio elaborado por la Dirección, el cual presenta como principales variaciones con respecto al test de deterioro efectuado a cierre del ejercicio 2022:

- Las tasas de inflación, con efecto tanto en ingresos como en costes, consideradas han sido de un 3,9% en 2024, 4,01% en 2025, 4% en 2026 y 3% para el resto de los ejercicios, (2022: 3,5% para 2024, y 3% para el resto de años a partir de 2025).
- Actualización de los valores de reequilibrio económico financiero para compensar las consecuencias de la pandemia Covid-19, las cuales se irán materializando mediante aumentos de tarifas más allá de lo permitido por el techo tarifario del contrato de concesión, y exención del pago del canon variable debido a partir del quinto año de contrato. En concreto, en 2023 se ha actualizado el valor de la compensación aprobada por el regulador ANAC por el ejercicio 2022, y se han incorporado estimaciones prudentes para el reequilibrio del ejercicio 2023 y el reequilibrio por los sobrecostes incurridos en la contratación de las obras de la Fase IB del contrato de concesión. Ambos procesos se encuentran en fase de revisión por el regulador, esperándose su aprobación a lo largo del ejercicio 2024.
- Reducción de los gastos operativos previstos hasta el final de la concesión considerando, entre otros, ahorros y eficiencias en los procesos de contratación de servicios y otras compras con terceros producto de la existencia de la nueva sociedad concesionaria brasileña, BOAB.
- La revisión a la baja de los valores de coste de las inversiones a ejecutar en el periodo de concesión, una vez finalizada la mayor parte de las obras previstas en la Fase IB.

8.1.2 Conclusiones y análisis de sensibilidad

Como resultado del test practicado sobre el escenario base se ha obtenido un valor recuperable de 737.441 miles de euros, valorado al tipo de cambio a 31 de diciembre de 2023, 5,36180 BRL/EUR (31 de diciembre de 2022: 359.235 miles de euros, aplicando el tipo de cambio a dicha fecha (5,6386 BRL/EUR)), por lo que, por comparación con su valor en libros, ha registrado una reversión del total del deterioro acumulado por importe de 155.462 miles de euros (a 31 de diciembre de 2022 resultó también una reversión de deterioro por importe de 32.972 miles de euros). El importe de la reversión de la corrección valorativa figura en la partida “Deterioro de inmovilizado” de la cuenta de resultados consolidada adjunta.

Por otro lado, el Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad del cálculo del deterioro de la UGE constituida por la Sociedad ANB, a través de variaciones razonables en las siguientes variables:

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

La variación en el valor recuperable resultante en función del del análisis de las sensibilidades descritas se muestran a continuación:

	CMPC D.I. (WACC post-tax)		
Miles de Euros	10,8 %	11,8 %	12,8 %
Escenario de tráfico de pasajeros pesimista	**82.845**	**(5.498)**	**(81.150)**
Escenario Base	**88.868**	-	**(76.107)**
Escenario de tráfico de pasajeros optimista	**94.972**	**5.591**	**(70.963)**

En el caso de haberse empleado una tasa de descuento un punto por debajo o manteniendo la misma tasa, se habría revertido igualmente la totalidad del deterioro dotado en cualquiera de los escenarios de tráfico.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En el caso de que la tasa de descuento hubiera resultado un punto por encima de la empleada, el deterioro del activo concesional al cierre del ejercicio 2023 se habría mantenido por un importe total de entre 20 y 30 millones de euros, correspondientes a los escenarios de tráfico optimista y pesimista, respectivamente.

Adicionalmente, se han lanzado sensibilidades extremas del modelo base, aplicando una tasa descuento del 11,8%, en relación a la proyección de los gastos operativos, resultando que un incremento de hasta un 10% de éstos durante todo el periodo concesional seguiría implicando una reversión de la totalidad del deterioro dotado en ejercicios anteriores.

El Grupo ha evaluado que manteniendo el resto de hipótesis constantes, el nivel de tasa de descuento a partir del cual no se produciría la reversión total del deterioro sería el 12,4%.

8.2 Servicios inmobiliarios

El Grupo ha encargado a una empresa de tasación independiente (Gloval Valuation, S.A.U.) la revisión y valoración del porfolio inmobiliario a 31 de diciembre de 2023, tal y como hizo para el 31 de diciembre de 2022, con objeto de determinar el valor razonable de sus inversiones inmobiliarias.

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

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

(miles de euros)	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
Terrenos	399.134	388.677
Construcciones	545.133	544.486
Total	**944.267**	**933.163**

Como resultado de la comparación entre el valor razonable a 31 de diciembre de 2023 y el valor en libros de las diferentes Unidades Generadoras de Efectivo incluidas en el segmento inmobiliario, ha resultado una dotación de deterioro por un importe de 460 miles de euros 2022: 11 miles de euros), así como una reversión parcial de los deterioros de edificaciones y terrenos inmobiliarios por un total de 15 miles de euros (2022: 170 miles de euros), por lo que se ha obtenido un resultado negativo de 445 miles de euros (2022: resultado positivo de 159 miles de euros).

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

El detalle y movimiento en los ejercicios 2023 y 2022 del epígrafe es el siguiente (en miles de euros):

	Saldo a 1 de enero de 2023	Deterioro de participaciones puestas en equivalencia	Aportación resultados ejercicios	Dividendos aprobados	Diferencias de conversión	Participación en resultado global de asociadas	Otros	Saldo a 31 de diciembre de 2023
					Nota 18.2	Nota 18.3		
SACSA	2.642	(3.079)	744	-	626		(92)	841
AMP (*)	63.926	-	26.037	(25.035)	943	(349)	(4.147)	61.375
AEROCALI (**)	6.131	-	4.856	(5.599)	950		(177)	6.161
Total	**72.699**	**(3.079)**	**31.637**	**(30.634)**	**2.519**	**(349)**	**(4.416)**	**68.377**

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

(*) El impacto en el valor de la inversión de AMP de la variación patrimonial de su participada GAP en 2023 y 2022 se refleja en el epígrafe "Otros".
(**) Inversión con control conjunto (Véase Nota 2.2). A raíz de la adquisición de acciones en esta empresa y la obtención del 50 % de participación, el Grupo ha evaluado los derechos en la misma concluyendo que existe control conjunto ya que las decisiones son tomadas por unanimidad entre los socios. Con esta adquisición no se modifican los estatutos de la sociedad, donde se definen los derechos de los socios; asimismo en el periodo no se ha realizado ningún acuerdo entre los socios. No existe ningún pasivo contingente en relación con la participación del Grupo en el negocio conjunto. Esta sociedad explota el Aeropuerto de Barranquilla.

AMP participa en un 19,02 % en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), el cual formalizó con fecha 20 de Abril de 2015 la adquisición de la Sociedad Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias, S. L. ("DCA") a Abertis por 190,8 millones de USD.

DCA tiene una participación del 74,5 % en la sociedad MBJ Airports Limited ("MBJA"), compañía que opera el Aeropuerto Sangster Internacional ("MBJ") de la ciudad de Montego Bay en Jamaica. MBJ Airports Limited cuenta con una concesión para operar, mantener y explotar el aeropuerto por un periodo de 30 años, contados a partir del 3 de abril de 2003. Asimismo, DCA cuenta con una participación del 14,77 % en la compañía SCL Terminal Aéreo Santiago, S.A. ("SCL"), operador del terminal internacional de Santiago de Chile, liquidada el 12 de diciembre de 2023.

Sangster International Airport es el principal aeropuerto de Jamaica y está ubicado en la ciudad de Montego Bay, justo en el centro del corredor turístico de Negril a Ocho Ríos, donde se concentra aproximadamente el 90 % de la capacidad hotelera de la isla.

La información auditada, expresada bajo NIIF, relativa a las empresas asociadas y con control conjunto a fecha 31 de diciembre de 2022, y las cifras provisionales preparadas por la dirección de cada sociedad a 31 de diciembre de 2023, valoradas en euros al tipo de cambio correspondiente a cada uno de los ejercicios es el siguiente:

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Nombre	Asociada / control conjunto	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos de explotación	Beneficio / (Pérdida)	% de participación
31 de diciembre de 2023							
- SACSA	Asociada	Colombia	25.479	15.133	62.827	1.963	37,89%
- AMP	Asociada	México	217.010	39.243	44.379	78.119	33,33%
- AEROCALI	Control conjunto	Colombia	19.726	7.403	56.984	9.712	50,00%

Nombre	Asociada / control conjunto	País de constitución	Activos	Pasivos	Ingresos de explotación	Beneficio / (Pérdida)	% de participación
31 de diciembre de 2022							
- SACSA	Asociada	Colombia	19.962	12.990	57.258	2.746	37,89%
- AMP	Asociada	México	221.160	35.739	35.713	85.687	33,33%
- AEROCALI	Control conjunto	Colombia	21.131	8.870	57.637	10.931	50,00%

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

	2023	2022
Activo no corriente	170.608	177.822
Activo corriente	46.402	43.337
Pasivo no corriente	39.243	35.739
Pasivo corriente	-	-
Ingresos ordinarios	44.379	35.713
Resultado del ejercicio de las actividades continuadas	78.119	85.687
Resultado global total	78.119	85.687

UGE´s constituidas por Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto

El cálculo del deterioro se ha determinado como resultado de la comparación del valor contable de la inversión con su valor recuperable, entendido como el mayor del valor en uso o del valor razonable menos los costes de venta. En este sentido, el valor en uso se calcula en función de la participación del Grupo en el valor actual de los flujos de efectivo estimados de las actividades ordinarias y de la enajenación final o de los flujos estimados que se espera recibir del reparto de dividendos y de la enajenación final de la inversión, como es el caso de SACSA y Aerocali. En el caso del test de deterioro realizado por el Grupo de la participación en AMP, se ha comparado el valor de capitalización bursátil de su participada GAP, cuyas acciones cotizaban en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV) a 31 de diciembre de 2023 a 296,43 pesos mexicanos (MXN) (31 de diciembre de 2022: 279,40 pesos mexicanos (MXN)).

Los resultados del test muestran la comparación del valor recuperable de la inversión y el valor en libros consolidado para todas las inversiones en empresas asociadas a 31 de diciembre de 2023. Con los datos obtenidos de la comparación de ambos valores, el valor recuperable ha sido superior al valor contable en todos los casos, salvo en SACSA:

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(miles de euros)	Valor recuperable por Grupo Aena	Valor en libros consolidado	Deterioro	Valor en libros consolidado posterior a deterioro
SACSA (*)	841	3.920	(3.079)	841
AMP	528.613	61.375	-	61.375
AEROCALI (**)	7.347	6.161	-	6.161
Total		**71.456**	**(3.079)**	**68.377**

(*) SACSA: con fecha 14 de octubre de 2022 se ha suscrito una prórroga de compensación de los efectos de la pandemia por COVID 19 con duración hasta el 29 de febrero de 2024.

(**) AEROCALI: con fecha 15 de noviembre de 2022 se ha suscrito una prórroga de compensación de los efectos de la pandemia generada por la COVID-19 hasta el 30 de abril de 2024.

10. Instrumentos financieros

10.1 Instrumentos financieros por categoría

		31 de diciembre de 2023			
	Nota	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de coberturas	Activos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Activos en balance					
Instrumentos financieros derivados	12	-	57.476	-	**57.476**
Otros activos financieros	10.3, 11	91.107	-	57	**91.164**
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados, saldos con administraciones públicas y activos no financieros)	13	802.421	-	-	**802.421**
Efectivo y equivalentes al efectivo	15	2.363.125	-	-	**2.363.125**
Total		**3.256.653**	**57.476**	**57**	**3.314.186**

		31 de diciembre de 2023			
	Nota	Otros pasivos financieros a coste amortizado	Derivados de coberturas	Pasivos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Pasivos en balance					
Deuda financiera (excluidos los pasivos por arrendamiento financiero)	20	8.016.911	-	-	**8.016.911**
Valores negociables	20	496.538	-	-	**496.538**
Pasivos por arrendamiento financiero	20	72.111	-	-	**72.111**
Proveedores y otras cuentas a pagar (excluyendo pasivos no financieros)	19	683.553	-	-	**683.553**
Total		**9.269.113**	**-**	**-**	**9.269.113**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

		31 de diciembre de 2022			
	Nota	Activos financieros a coste amortizado	Derivados de coberturas	Activos a valor razonable con cambios en resultados	Total
Activos					
Instrumentos financieros derivados	12	-	108.594	-	**108.594**
Otros activos financieros	10.3, 11	101.498	-	193	**101.691**
Clientes y otras cuentas a cobrar (excluyendo pagos anticipados, saldos con administraciones públicas y activos no financieros)	13	644.052	-	-	**644.052**
Efectivo y equivalentes al efectivo	15	1.573.523	-	-	**1.573.523**
Total		**2.319.073**	**108.594**	**193**	**2.427.860**

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

10.2 Calidad crediticia de los activos financieros

La calidad crediticia de los activos financieros que todavía no han vencido y que tampoco han sufrido pérdidas por deterioro se puede evaluar en función de la calificación crediticia (“*rating*”) otorgada por organismos externos al Grupo o bien a través del índice histórico de créditos fallidos:

(En millones de euros)	31 de diciembre de	
CLIENTES	2023	2022
Clientes con calificación crediticia externa (Fuente Bloomberg)		
BBB	117	43,7
BB+	49,8	95,6
B	141	202,5
Clientes sin calificación crediticia externa		
Grupo 1	2,7	2,1
Grupo 2	266,5	224,9
Grupo 3		

- Grupo 1 – Clientes nuevos / partes vinculadas (menos de 6 meses)
- Grupo 2 – Clientes existentes / partes vinculadas (más de 6 meses) sin fallidos en el pasado.
- Grupo 3 – Clientes existentes / partes vinculadas (más de 6 meses) con algún fallido en el pasado. Todos los impagos se recuperaron totalmente.

Ninguno de los créditos con partes vinculadas está vencido ni ha sufrido deterioro de valor.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

10.3 Concentración del riesgo de crédito

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RMGA (facturada y pendiente de facturación)

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

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

Las curvas BB y B+, se han obtenido a través de la plataforma de *Bloomberg* (datos a 31 de diciembre de 2023), que se considera un tercero independiente y suficientemente fiable dentro de la industria financiera. La curva genérica CCC se ha obtenido de datos históricos de quiebra de compañías industriales del informe de *Moody's Investors Service* (se ha utilizado el porcentaje de default como Lambda (λ) en cálculo de la pérdida esperada).

Para los activos financieros correspondientes a RMGA, considerando que tienen un vencimiento "forward looking" a 31 de diciembre de 2024 y usando la curva genérica BB, se le ha aplicado un porcentaje según la matriz de probabilidad de default del 2,288% (2022: 3,032 %.) En el caso de la curva genérica B+, el porcentaje aplicado ha sido de 3,743% (2022: 3,096%).

Otras facturas cuentas por cobrar

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

En total, se han utilizado 24 tipos de curva en función del criterio indicado en el párrafo anterior: 20 curvas CDS específicas y 4 curvas genéricas BBB, BB, B y CCC.

Los *spreads* de crédito hasta un plazo a 5 años se han obtenido a través de la plataforma de Bloomberg (datos a 31 de diciembre de 2023), que se considera un tercero independiente y suficientemente fiable dentro de la industria financiera. La curva genérica CCC, se ha obtenido de datos históricos de quiebra de compañías industriales del informe de *Moody's investors service* (se ha utilizado el % de default como Lambda (λ) en cálculo de la pérdida esperada).

Otros activos financieros

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

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

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

En los casos en los que la pérdida por deterioro ya se considera incurrida, se ha estimado el deterioro en base a la mejor información disponible con respecto al importe recuperable.

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

Concepto	Saldo contable	Avales	Pérdida esperada
RMGA	282.715	(258.647)	395
Facturas	294.364	(270.835)	698
Depósitos CCAA	84.382		1.394
Total	**661.461**	**(529.482)**	**2.487**

Teniendo en cuenta el procedimiento descrito, el Grupo ha determinado que la aplicación de los requerimientos de deterioro de la NIIF 9 a los activos financieros existentes ha producido la siguiente variación en la provisión por deterioro durante los ejercicios 2023 y 2022:

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

(en miles de euros)	Clientes y otras cuentas a cobrar	Otros activos financieros y tesorería	Total
Saldo de la provisión por deterioro a 1 de enero de 2022	**134.893**	**653**	**135.546**
Variación de la provisión durante 2022:			
Variación de provisión por deterioro del valor de clientes y otras cuentas a cobrar	19.236	-	19.236
Otros movimientos	(960)	-	(960)
Deterioro de otros activos financieros	-	473	473
Saldo de la provisión por deterioro a 31 de diciembre de 2022	**153.169**	**1.126**	**154.295**
Variación de la provisión durante 2023:			
Variación de provisión por deterioro del valor de clientes y otras cuentas a cobrar	21.058	-	21.058
Otros movimientos	2.920	-	2.920
Deterioro de otros activos financieros	-	268	268
Saldo de la provisión por deterioro a 31 de diciembre de 2023	**177.147**	**1.394**	**178.541**

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

10.3.1 Otros activos financieros (avales y fianzas constituidos)

El principal impacto se debe al riesgo asignado a algunas fianzas que ha llevado a calcular la pérdida esperada por toda su vida media pendiente. El total estimado de la pérdida esperada para este epígrafe a 31 de diciembre de 2023 ha ascendido a 1.394 miles de euros (2022: 1.126 miles de euros); habiéndose producido dotaciones en el periodo por 268 miles de euros (2022: dotaciones por 473 miles de euros).

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

11. Otros Activos financieros

Tal y como se indica en la nota 10.3.1, en el epígrafe "Otros activos financieros" del estado de situación financiera adjunto, se recoge, principalmente, el importe de los depósitos consignados por mandato legal en diferentes instituciones públicas de Comunidades Autónomas, correspondientes a fianzas previamente recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA S.M.E., S.A., en cumplimiento de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos.

Adicionalmente, el Grupo recoge en esta categoría las participaciones minoritarias que posee en las sociedades que se detallan a continuación:

Nombre y Domicilio	Actividad	Fracción del Capital 2023	Fracción del Capital 2022	Titular de la Participación
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulose – Francia	Explotación del sistema de navegación por satélite.	-	16,67	Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A.
Infra Granadilla 2 S.L. Sevilla-España	Producción, venta, almacenamiento y comercialización de energía eléctrica y térmica de origen renovable, así como la explotación y desarrollo de proyectos relacionados con energías renovables de origen renovable -eólica, fotovoltaica y de cualquier otro tipo-.	13,76	13,76	AENA S.M.E., S.A.

Con fecha 4 de febrero de 2022, Aena llevó a cabo la compra de participaciones sociales de la sociedad mercantil INFRA GRANADILLA 2, S.L., alcanzando un porcentaje de participación del 13,76%. El valor en libros de dicha participación a 31 de diciembre de 2023 asciende a 57 miles de euros.

El valor de las participaciones a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es el siguiente (en miles de euros):

Nombre y Domicilio	Importe de la participación 2023	Importe de la participación 2022
European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS) Toulose – Francia	-	167
Infra Granadilla 2 S.L. Sevilla-España	57	26
	57	**193**

Estas sociedades no cotizan en Bolsa.

En el ejercicio 2023, el Grupo ha recibido un dividendo de European Satellite Services Provider SAA (ESSP SAS) de 583 miles de euros (2022: 666 miles de euros).

El 1 de junio de 2023 Aena Internacional suscribió un contrato de compraventa de acciones por el que transfiere sus acciones en la sociedad European Satellite Services Provider SAS (ESSP SAS) a la Entidad Pública Empresarial Enaire, Sociedad dominante última. El resultado de la operación por importe de 8.062 miles de euros aparece recogido en el epígrafe de otros ingresos/ (gastos) financieros- netos (Notas 31 y 34.1).

A 31 de diciembre de 2023 y 2022 no se ha podido estimar con fiabilidad su valor razonable. Por este motivo, estas participaciones se hallan valoradas a coste, habiéndose hallado la corrección valorativa aplicable, en su caso, como la diferencia entre el valor en libros de ésta y su valor recuperable.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Estos activos financieros están denominados en euros a 31 de diciembre de 2023 y 2022 e incluyen los valores representativos de deuda e instrumentos de patrimonio de otras empresas, en las cuales el grupo no posee control ni influencia significativa en la toma de decisiones de éstas.

12. Instrumentos financieros derivados

El desglose del valor razonable de los instrumentos financieros derivados existente a 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022 se muestra en el cuadro siguiente:

	31 de diciembre de 2023		31 de diciembre de 2022	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo Aena, S.A.	51.140	-	99.184	-
Permutas tipo de interés - coberturas flujos efectivo LLAH III	6.336	-	9.410	-
Permuta precio electricidad Aena, S.A.	-	-	-	1.162
Cobertura contingente de tipo de cambio ADI, S.A.	-	-	-	49.078
Total	**57.476**	**-**	**108.594**	**50.240**
Parte corriente	**32.795**	**-**	**31.514**	**50.240**
Parte no corriente	**24.681**	**-**	**77.080**	**-**

El valor razonable total de un derivado de cobertura se clasifica como un activo o pasivo no corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como un activo o pasivo corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es inferior a 12 meses.

Durante los períodos terminados el 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022 los derivados de cobertura de tipo de interés son efectivos al 100 % y cumplen con los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe inefectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. Asimismo, y a 31 de diciembre de 2022, los derivados de cobertura electricidad eran efectivos al 100% y cumplían los requisitos necesarios para aplicar contabilidad de coberturas, de modo que no existe inefectividad registrada en la cuenta de pérdidas y ganancia, salvo en el caso de la cobertura contingente de tipo de cambio que se consideró como un instrumento financiero a valor razonable con cambios en resultados.

12.1 Permutas de tipo de interés

El valor razonable de las permutas financieras de intereses se ha obtenido actualizando los flujos netos de caja esperados durante el período contractual, utilizando en cada momento de valoración los factores de descuento obtenidos de la curva cupón cero. Para estimar los flujos de caja variables se utilizan los tipos *forward* o tipos implícitos obtenidos a partir de los tipos de interés cupón cero existentes en el mercado en el momento de realizar la valoración de la permuta de intereses. El valor razonable así obtenido se ajusta por el riesgo de crédito, entendiendo por riesgo de crédito tanto el riesgo de crédito de la contraparte como el riesgo de crédito propio cuando sea necesario. Con el objetivo de cuantificar el riesgo de crédito de un agente financiero existen tres metodologías comúnmente aceptadas en el mercado, que se aplican por el orden de prioridad siguiente:

1) Siempre y cuando existan *Credit Default Swap* (CDS) cotizados en mercado, el riesgo de crédito se cuantifica en función de su cotización en mercado.

2) Siempre y cuando existan emisiones de deuda aceptadas a cotización en los diferentes mercados financieros, la cuantificación del riesgo de crédito se puede obtener como el diferencial entre la tasa interna de retorno (*yield*) de los bonos y la tasa libre de riesgo.

3) Si no es posible obtener la cuantificación del riesgo siguiendo las dos metodologías anteriores, es generalmente aceptado el uso de comparables, es decir, tomar como referencia compañías o bonos de compañías del mismo sector que la que se desea analizar.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

12.1.1 AENA S.M.E., S.A.

De acuerdo con lo explicado en la Nota 3, con fecha 10 de junio de 2015 AENA suscribió con entidades financieras con *rating* crediticio igual o superior a BBB (Standard&Poors) una operación de cobertura de tipo de interés variable a fijo, a fin de evitar el riesgo de fluctuación de los tipos de interés de varios créditos por importe de 4.196 millones de euros.
Sus principales características son las siguientes:

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Miles Euros)	Nocional Pendiente 31/12/2023	Nocional Pendiente 31/12/2022	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 1,1735 % contra tipo de interés variable(Eur 6M)	854.100	427.050	474.500	15/06/2015	15/06/2015	15/12/2026	15/06/2015
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	Swap de tipo de interés fijo al 0,9384 % contra tipo de interés variable(Eur 3M)	3.041.833	1.015.202	1.194.579	15/06/2015	15/06/2015	15/12/2026	15/06/2015
		TOTAL	**3.895.933**	**1.442.252**	**1.669.079**				

El saldo reconocido en la reserva de cobertura del patrimonio neto en contratos de permuta de tipo de interés a 31 de diciembre de 2023 se irá transfiriendo a la cuenta de resultados cuando las partidas cubiertas afecten resultados, como gasto financiero. Durante el ejercicio 2023 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 32.779 miles de euros en concepto de ingresos financieros por liquidación de instrumentos de cobertura (en 2022: gastos financieros por 20.927 miles de euros).

El desglose del valor razonable de los instrumentos financieros derivados de cobertura de flujos de efectivo existentes a 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022 se muestra en el cuadro siguiente:

	31 de diciembre de 2023		31 de diciembre de 2022	
	Activos	Pasivos	Activos	Pasivos
Permutas tipo de interés	51.140	-	99.184	-
Permuta sobre electricidad española	-	-	-	1.162
Total	**51.140**	**-**	**99.184**	**1.162**
Parte corriente	**31.704**	**-**	**31.514**	**1.162**
Parte no corriente	**19.436**	**-**	**67.670**	**-**

12.1.2 Grupo LLAH III

Las características de estos derivados son las siguientes:

	Clasificación	Importe Contratado (Miles Euros)	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	40.000	17/8/2017	17/8/2017	17/8/2029	17/8/2017
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	10.000	17/8/2017	17/8/2017	17/8/2027	17/8/2017
Swap de tipo de interés	Cobertura de flujo de efectivo	30.000	17/8/2017	17/8/2017	17/8/2024	17/8/2017
	TOTAL	**80.000**				

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Dichos swaps cubren el 100 % de los préstamos a tipo variable (80 millones de libras de principal nocional) (vease Nota 20) y tienen vencimientos entre 7 y 12 años, un tipo de interés fijo medio al 1,09 % contra el tipo de interés variable usado como referencia (LIBOR 3 o 6 m) y su valor reconocido en activo a 31 de diciembre de 2023 asciende a 6.336 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2023 (5.245 miles de euros a largo plazo y 1.091 miles de euros a corto plazo), (31 de diciembre de 2022: activo a largo plazo de 9.410 miles de euros al tipo de cambio de cierre de 2022).

12.2 Permutas de precio de electricidad

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

A 31 de diciembre de 2023 la Sociedad no tiene contratada cobertura sobre el precio de la energía.

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

	Clasificación	Tipo	Importe Contratado (Mwh)	Nocional Pendiente 31/12/2022	Fecha de contratación	Fecha de inicio del derivado	Vencimiento	Fecha designación de la cobertura
Swap de electricidad	Cobertura de flujo de efectivo	Swap sobre subyacente no financiero a precio fijo	8	-	8/11/2022	1/12/2022	31/12/2022	11/8/2022
Swap de electricidad	Cobertura de flujo de efectivo	Swap sobre subyacente no financiero a precio fijo	24	24	11/8/2022	1/1/2023	31/03/2023	11/8/2022

Durante el ejercicio 2023 se han imputado a la cuenta de pérdidas y ganancias 2.230 miles de euros en concepto gasto de explotación por liquidación de instrumentos de cobertura de energía (en 2022 no se imputó nada a la cuenta de pérdidas y ganancias por este concepto).

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

12.3 Cobertura contingente de tipo de cambio

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

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

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

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

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

13. Clientes y otros activos corrientes y no corrientes

		Miles de euros	
	Nota	2023	2022
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		859.583	754.579
Derecho de crédito a recibir un inmueble		11.306	8.168
Menos: provisión por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	10.3	(177.147)	(153.169)
Clientes por ventas y prestaciones de servicios - neto		693.742	609.578
Clientes partes relacionadas	34	12.735	10.481
Otras cuentas a cobrar con partes relacionadas		7	247
Deudores varios y otros activos		94.869	8.533
Periodificaciones por gastos anticipados		22.596	14.409
Personal		1.068	804
Activo por impuesto corriente	32	153.930	9.101
Otros créditos con las Administraciones Públicas		36.575	28.531
Total		**1.015.522**	**681.684**
Menos parte no corriente		**36.553**	**8.168**
Parte corriente		**978.969**	**673.516**

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

A 31 de diciembre de 2023 existen en este epígrafe 172.928 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales, principalmente, 54.593 miles de euros están denominados en libras esterlinas y 109.755 miles de euros están denominados en reales brasileños (2022: 61.320 miles de euros en moneda extranjera, de los cuales, principalmente, 39.436 miles de euros están denominados en libras esterlinas y 13.812 miles de euros están denominados en reales brasileños).

En el epígrafe "Derecho de crédito a recibir un inmueble" se recoge el derecho del Grupo a recibir el activo que el superficiario construya sobre una parcela cedida, al finalizar el contrato de cesión de terreno, en la medida en que la reversión del inmueble construido sobre el terreno del Grupo constituye una contraprestación más de la operación de

arrendamiento. El importe no corriente de este derecho asciende a 11.306 miles de euros a 31 de diciembre de 2023 (8.168 miles de euros a 31 de diciembre de 2022).

El epígrafe "Deudores varios" recoge, principalmente, imposiciones y depósitos con un vencimiento inferior a doce meses pero superior a tres meses por importe de 89.701 miles de euros, de los cuales 61.720 miles de euros denominados en reales brasileños (2022: 4.172 miles de euros, de los cuales 1.457 miles de euros denominados en reales brasileños).

El epígrafe "Otros créditos con las Administraciones Públicas" recoge al 31 de diciembre de 2023 un importe de 3.976 miles de euros relacionado con cuentas a cobrar por subvenciones concedidas a la Sociedad dominante (2022: 769 miles de euros). El resto del epígrafe recoge a 31 de diciembre de 2023 y 2022 saldos deudores en concepto de impuestos indirectos, principalmente 25.248 miles de euros denominados en reales brasileños, vinculados a la adquisición de activos en las sociedades brasileñas .

Riesgo de crédito

Asimismo, del saldo de clientes por importe de 693.742 miles de euros a 31 de diciembre de 2023 (2022: 609.578 miles de euros), existen cuentas a cobrar pendientes de vencimiento y no provisionadas por importe de 531.729 miles de euros (2022: 415.583 miles de euros) y cuentas a cobrar por importe de 162.013 miles de euros (2022: 193.995 miles de euros) vencidas y no provisionadas, ya que corresponden a liquidaciones y facturas que se encontraban en gestión a 31 de diciembre de cada ejercicio.

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

	Miles de euros	
	2023	2022
Hasta 3 meses	22.916	13.572
Entre 3 y 6 meses	7.936	2.326
Más de 6 meses-	131.161	178.097
	162.013	**193.995**

La máxima exposición al riesgo de crédito a la fecha del estado de situación financiera es el importe en libros de cada clase de cuenta a cobrar mencionado anteriormente. La deuda vencida con antigüedad superior a seis meses procede en su mayoría de la Sociedad dominante. El Grupo ha analizado de manera individual la totalidad de la exposición al riesgo de crédito, resultando que, al cierre del ejercicio, el mismo se ve atenuado prácticamente en su totalidad, en un 76,32% (2022:77,59%), gracias a las garantías y mejoras crediticias de las que dispone la Sociedad matriz.

Las cuentas comerciales a cobrar que han sufrido deterioro del valor corresponden básicamente a las cuentas por cobrar por RMGA y empresas que se encuentran en concurso de acreedores. El importe total está provisionado al cierre de cada ejercicio. El análisis de antigüedad de estas cuentas es el siguiente:

	Miles de euros	
	2023	2022
Hasta 3 meses	251	150
Entre 3 y 6 meses	221	923
Más de 6 meses	176.675	152.096
	177.147	**153.169**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Los movimientos de la provisión por deterioro del valor de las cuentas a cobrar de clientes y otras cuentas a cobrar del Grupo se presentan a continuación:

		Miles de euros	
	Nota	2023	2022
Saldo inicial		153.169	134.893
Dotación/(Reversión) provisión por deterioro del valor de cuentas a cobrar	29	20.961	19.112
Otros movimientos		3.017	(836)
A 31 de diciembre		**177.147**	**153.169**

La dotación y aplicación de la provisión de las cuentas a cobrar deterioradas en 2023 y 2022 se ha incluido en la línea de "Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales", de acuerdo a lo establecido en la NIIF 9. Los importes que se cargan a la cuenta de provisión se suelen dar de baja contablemente cuando no hay ninguna expectativa de recibir efectivo adicional.

Adicionalmente a la dotación neta a la provisión de 20.961 miles de euros (2022: dotación neta de 19.112 miles de euros), durante el ejercicio 2023, se han registrado, en el epígrafe "Pérdidas, deterioro y variación provisiones por operaciones" de la Cuenta de pérdidas y ganancias, pérdidas de 17 miles de euros (2022: 196 miles de euros), por bajas definitivas dadas por la Agencia Estatal de Administración Tributaria de deudas enviadas a la vía de apremio, hasta los (20.944) miles de euros negativos que figuran en dicho epígrafe (2022: (19.308) miles de euros negativos).

El resto de las cuentas incluidas en las cuentas a cobrar de clientes y otras cuentas a cobrar no contienen activos que hayan sufrido un deterioro del valor.

14. Existencias

	Miles de euros	
	2023	2022
Repuestos y otros aprovisionamientos	7.218	6.540
Deterioro de valor de otros aprovisionamientos	(1.178)	-
Total existencias	**6.040**	**6.540**

El saldo de materias primas y otros aprovisionamientos incluye, principalmente, materiales y repuestos utilizados en las operaciones aeroportuarias, corregido su valor por la obsolescencia de los mismos.

15. Efectivo y equivalentes al efectivo

	Miles de euros	
	2023	2022
Caja y bancos	1.688.037	536.277
Depósitos en entidades a corto plazo	675.088	1.037.246
Efectivo y equivalentes al efectivo	**2.363.125**	**1.573.523**

Al 31 de diciembre de 2023 y de 2022, no existen saldos de efectivo y otros activos líquidos equivalentes que no están disponibles para ser utilizados. A 31 de diciembre de 2023 y de 2022 el Grupo no tiene descubiertos bancarios.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El detalle del efectivo y equivalente de efectivo en moneda distinta al Euro es el siguiente:

	2023	2022
Caja y bancos en reales brasileños (BRL)	86.595	37.386
Caja y bancos en libras esterlinas (GBP)	14.713	26.828

16. Capital social y prima de emisión

El número de acciones y en el importe de Capital Social y Prima de Emisión de la Sociedad dominante en cada uno de los ejercicios 2023 y 2022 son los siguientes:

			Miles de euros
N.º de acciones	Capital social	Prima de emisión	Total
150.000.000	1.500.000	1.100.868	**2.600.868**

La Sociedad dominante fue creada el 31 de mayo de 2011 con un capital inicial de 61 acciones de valor nominal de 1.000 euros cada una, suscritas en su totalidad por la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

El 6 de junio de 2011 el accionista único de la Sociedad en ese momento adoptó las siguientes decisiones:

- Reducir el valor nominal de las acciones de la Sociedad de 1.000 euros por acción, mediante el desdoblamiento de las 61 acciones en circulación, en 6.100 nuevas acciones, en la proporción de 100 acciones nuevas por cada acción antigua, sin que se produzca una variación en el importe del Capital social de la Sociedad. En consecuencia, el Capital social de la Sociedad estaba representado a esa fecha por 6.100 acciones de valor nominal de 10 euros cada una.
- Ampliar el capital social a 1.500.000 miles de euros, a través de la emisión de 149.993.900 nuevas acciones de valor nominal de 10 euros cada una, con los mismos derechos y obligaciones de las acciones anteriormente existentes. Estas acciones se emiten con una Prima de emisión de 1.100.868 miles de euros, por lo que el importe a desembolsar en concepto de Capital social y Prima de emisión asciende a 2.600.807 miles de euros. Dicha ampliación de capital fue suscrita íntegramente y desembolsada por el accionista único en ese momento mediante la aportación no dineraria de la rama de actividad aeroportuaria descrita en la Nota 1 a estas Cuentas anuales consolidadas.

Con fecha 23 de enero de 2015 el Consejo de Ministros aprueba la venta del 49 % de la entidad AENA mediante Oferta Pública de Venta, registrándose el folleto de la OPV en la CNMV el 23 de enero de 2015. El inicio de la cotización en el Mercado Continuo de los títulos de AENA S.M.E., S.A., en las cuatro bolsas españolas, se produjo el 11 de febrero de 2015.

La salida a Bolsa de la Sociedad, conforme lo explicado anteriormente, mediante la OPV del 49 % del capital de AENA S.M.E., S.A., supuso que la entidad ENAIRE pasara a disponer de una participación del 51 % de AENA S.M.E., S.A., frente al 100 % anterior.

A 31 de diciembre de 2023 y 2022 el capital social de AENA S.M.E., S.A. está representado por 150.000.000 acciones ordinarias de 10 euros de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas. Estas acciones gozan de iguales derechos políticos y económicos. A 31 de diciembre de 2023 no existen ampliaciones de capital en curso, ni autorizaciones para operar con acciones propias. Su valor de cotización en Bolsa en el cierre de 2023, 29 de diciembre, ascendía a 164,10 €/ acción.

Según la información disponible a 31 de diciembre de 2023, las participaciones superiores al 3 % son las siguientes:

Nombre o denominación social del accionista	% total de derechos de voto
ENAIRE	51,00
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	6,26
BLACKROCK, INC.	3,07
VERITAS ASSET MANAGEMENT LLP	3,02

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

17. Ganancias / (pérdidas) acumuladas

	Reserva legal	Reserva de capitalización	Otras reservas	Total
A 1 de enero de 2022	**300.000**	**164.176**	**2.829.582**	**3.293.758**
Beneficio del ejercicio	-	-	901.499	901.499
Otros movimientos	-	-	(4.805)	(4.805)
A 31 de diciembre de 2022	**300.000**	**164.176**	**3.726.276**	**4.190.452**
Beneficio del ejercicio	-	-	1.630.814	1.630.814
Dividendos repartidos	-	-	(712.500)	(712.500)
Otros movimientos	-	-	(4.426)	(4.426)
A 31 de diciembre de 2023	**300.000**	**164.176**	**4.640.164**	**5.104.340**

A 31 de diciembre de 2023 el epígrafe “Otros movimientos” recoge, principalmente, el impacto en el patrimonio de AMP por las variaciones patrimoniales en su participada GAP por importe de 4,1 millones de euros (2022: impacto de 1,3 millones de euros en el patrimonio de AMP por la reducción de capital de su participada GAP (Nota 9)).

La Reserva de capitalización asciende al cierre del ejercicio 2023 a 164.176 miles de euros (mismo importe al cierre de 2022: 164.176 miles de euros) procede de la aprobación de la distribución de beneficios de la Sociedad dominante de los ejercicios finalizados desde el 31 de diciembre de 2015. Dicha reserva de capitalización ha sido dotada de conformidad con los artículos 25 y 62 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, que establece que se dote la reserva por el importe del derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal del ejercicio. El derecho a la reducción de la base imponible del grupo fiscal asciende al 10% del incremento de los fondos propios del grupo fiscal, según quedan definidos en dicho artículo, sin que en ningún caso pueda exceder del importe del 10% de la base imponible positiva del grupo fiscal del periodo impositivo previa a la reducción y a la integración a la que se refiere el apartado 12 del artículo 11 de la Ley y a la compensación de bases imponibles negativas. No obstante, en caso de insuficiente base imponible del grupo fiscal para aplicar la reducción, las cantidades pendientes pueden ser objeto de aplicación en los periodos impositivos que finalicen en los dos años inmediatos y sucesivos al cierre del periodo impositivo en que se haya generado el derecho a la reducción, conjuntamente con la reducción que pudiera corresponder en dicho ejercicio y con el límite indicado.

La Reserva es indisponible y está condicionada a que se mantenga el incremento de fondos propios del grupo fiscal durante un plazo de 5 años desde el cierre del periodo impositivo al que corresponda la reducción, salvo por existencia de pérdidas contables. Una vez trascurrido dicho plazo de 5 años, y habiéndose cumplido la condición establecida, la reserva dotada para cubrir la reducción aplicada en la declaración del Impuesto de Sociedades pasa a ser disponible.

En el cierre del ejercicio 2023 las reservas de capitalización dotadas en 2015, 2016 y 2017 por la Sociedad matriz, por importe de 113.626 miles de euros, son de libre disposición por haber transcurrido más de 5 años desde el cierre del período impositivo al que correspondió la reducción aplicada en el Impuesto de Sociedades que exigía su dotación (Nota 17.1).

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

17.1 Propuesta de distribución de resultado

La distribución de beneficios del ejercicio 2023 propuesta por el Consejo de Administración de la Sociedad dominante AENA S.M.E., S. A. bajo Plan General de Contabilidad aprobado por el Real Decreto 1514/2007 a la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

	Miles de Euros
Base de reparto:	
Beneficio del ejercicio	1.436.264
	1.436.264
Distribución:	
A dividendos	1.149.000
A reservas de capitalización	15.236
A Resultados negativos de ejercicios anteriores	272.028
	1.436.264

Asimismo, el Consejo de Administración propone a la Junta General de Accionistas una reclasificación de reservas de capitalización a reservas voluntarias por importe de 113.626 miles de euros, correspondientes a reservas de capitalización que ya son de libre disposición por haber transcurrido más de 5 años desde el cierre del período impositivo al que correspondió la reducción aplicada en el Impuesto de Sociedades que exigía su dotación (Nota 17).

La distribución de los beneficios de la Sociedad dominante, Aena S.M.E., S.A. del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, aprobada por la Junta General de Accionistas el 20 de abril de 2023 fue la siguiente::

	Miles de Euros
	2022
Base de reparto:	
Beneficio del ejercicio	**864.861**
Distribución:	**864.861**
A dividendos	712.500
A Resultados negativos de ejercicios anteriores	152.361
	864.861

Tras dicha aprobación por la Junta General de Accionistas, durante el ejercicio 2023 se ha pagado el dividendo propuesto de 712.500 miles de euros (durante el ejercicio 2022: no se pagaron dividendos por parte de la sociedad dominante).

Las reservas de la Sociedad dominante designadas como de libre distribución, así como el beneficio del ejercicio, están sujetas a limitación para su distribución únicamente si el valor del patrimonio neto no es, o a consecuencia del reparto, no resulta inferior al capital social.

La reserva legal se debe dotar de conformidad con el artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital. Este artículo exige que, en todo caso, una cifra igual al 10 % del beneficio del ejercicio se destine a reserva legal, hasta que ésta alcance, al menos, el 20 % del capital social.

La reserva legal, mientras no supere el límite indicado, solo podrá destinarse a la compensación de pérdidas en el caso de que no existan otras reservas disponibles para este fin.

Al cierre del ejercicio 2023 la reserva legal de la Sociedad dominante asciende a 300.000 miles de euros (31 de diciembre de 2022: 300.000 miles de euros), alcanzando el límite mínimo legalmente establecido conforme al artículo 274 de la Ley de Sociedades de Capital.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

18. Participaciones no dominantes y Otro Resultado Global

18.1 Participaciones no dominantes

La composición de las participaciones no dominantes es como sigue:

	Nota	Segmento	País	Interés minoritario	2023	2022
LLAH III	2.2	Internacional	Reino Unido	49 %	(69.192)	(75.147)
					(69.192)	**(75.147)**

El movimiento de dichos intereses minoritarios durante 2023 y 2022 ha sido el siguiente:

	LLAH III
A 1 de enero de 2022	**(88.120)**
Distribución de dividendos	-
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	-
Resultado del ejercicio	4.849
Otro resultado global del ejercicio	8.124
Resultado global total del ejercicio	**12.973**
A 31 de diciembre de 2022	**(75.147)**
Distribución de dividendos	(5.758)
Total aportaciones y distribuciones a propietarios reconocidos en patrimonio neto	**(5.758)**
Resultado del ejercicio	14.255
Otro resultado global del ejercicio	(2.542)
Resultado global total del ejercicio	**11.713**
A 31 de diciembre de 2023	**(69.192)**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

18.2 Diferencias de conversión y otro Resultado Global

	Nota	Derivados de Cobertura	Ganancias y Pérdidas actuariales	Diferencias de Conversión	Resultados de asociadas	Total
A 1 de enero de 2022		**(55.901)**	**(14.577)**	**(175.624)**	**16**	**(246.086)**
Cobertura flujo de efectivo		155.773	-	-	-	155.773
Ganancias y pérdidas actuariales		-	513	-	-	513
Efecto fiscal		(38.943)	(128)	-	-	(39.071)
Otros movimientos		-	(3)	-		(3)
Transferencias a la cuenta de resultados		20.927	-	-	-	20.927
Efecto fiscal		(5.232)	-	-	-	(5.232)
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	587	587
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	3.752	-	3.752
Diferencias de conversión – grupo		-	-	35.142	-	35.142
A 31 de diciembre de 2022		**76.624**	**(14.195)**	**(136.730)**	**603**	**(73.698)**
Cobertura flujo de efectivo		(15.769)	-	-	-	(15.769)
Ganancias y pérdidas actuariales		-	154	-	-	154
Efecto fiscal		3.938	(34)	-	-	3.904
Otros movimientos			-	-	-	-
Transferencias a la cuenta de resultados		(32.779)	-	-	-	(32.779)
Efecto fiscal		8.195	-	-	-	8.195
Participación en otro resultado global de asociadas	9	-	-	-	(349)	(349)
Diferencias de conversión - asociadas	9	-	-	2.519	-	2.519
Diferencias de conversión – grupo		-	-	29.920	-	29.920
A 31 de diciembre de 2023		**40.209**	**(14.075)**	**(104.291)**	**254**	**(77.903)**

18.3 Otro resultado global, neto de impuestos

	Nota	Otras reservas atribuibles a la Sociedad dominante	Otras reservas atribuibles a intereses minoritarios	Total Otro Resultado Global
31 de diciembre de 2023				
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:				
Cobertura de flujos de efectivo	32	(36.415)	(1.199)	(37.614)
Participación en otro resultado global de asociadas		(349)	-	(349)
Diferencias de conversión		32.439	(1.475)	30.964
Ganancias y pérdidas actuariales	32	120	132	252
Total		**(4.205)**	**(2.542)**	**(6.747)**
31 de diciembre de 2022				
Partidas que podrían reclasificarse posteriormente a resultados:				
Cobertura de flujos de efectivo	32	132.525	3.689	136.214
Participación en otro resultado global de asociadas		587	-	587
Diferencias de conversión		38.894	4.312	43.206
Ganancias y pérdidas actuariales	32	385	123	508
Total		**172.391**	**8.124**	**180.515**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

19. Proveedores y otras cuentas a pagar

		31 de diciembre de	
	Nota	2023	2022
Proveedores		10.800	16.072
Acreedores comerciales		262.143	257.242
Acreedores partes relacionadas	34	16.036	26.927
Proveedores de inmovilizado		348.289	294.131
Proveedores de inmovilizado partes relacionadas	34	3.798	3.018
Personal		42.487	37.629
Pasivo por impuesto corriente		270	1.061
Seguridad Social y otros impuestos		43.179	36.331
Otros Anticipos de clientes		107.257	78.326
		834.259	**750.737**

En el ejercicio 2023 se incluyen en este epígrafe 110.587 miles de euros que originariamente se expresaron en libras esterlinas (2022: 84.564 miles de euros) y 67.012 miles de euros que originariamente se expresaron en reales brasileños (2022: 41.911 miles de euros).

El valor nominal de los proveedores y otras cuentas a pagar se aproxima a su valor razonable dado que el efecto del descuento financiero no es significativo.

Durante el ejercicio 2023, la Sociedad dominante ha tenido contratada una línea de *confirming* con Bankinter por un importe máximo de 6.500 miles de euros (2022: 15.000 miles de euros). A 31 de diciembre de 2023 y 2022, la modalidad contratada de *confirming* no conlleva financiación para la Sociedad dominante, y no se han registrado disposiciones de la misma por parte de los acreedores comerciales.

19.1 Información sobre el periodo medio de pago

La información sobre el periodo medio de pago de AENA S.M.E., S.A., Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A. y Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuertos Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A., es la siguiente:

	2023	2022
	Días	Días
Periodo medio de pago a proveedores	30	34
Ratio de las operaciones pagadas	31	35
Ratio de las operaciones pendientes de pago	15	17

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con lo establecido en el Art. 5 de la Resolución *de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales,* de la siguiente forma:

- Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas * importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago* importe total pagos pendientes) / (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).
- Ratio de las operaciones pagadas = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada) / Importe total de pagos realizados.

  Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.

– Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente de pago) / Importe total de pagos pendientes.

  Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.

– Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas "Acreedores comerciales" del estado de situación financiera.

	2023	2022
	Importe (miles de euros)	Importe (miles de euros)
Total pagos realizados	1.175.828	1.264.125
Total pagos pendientes	116.050	127.898

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

En este sentido, el detalle del volumen monetario y el número de facturas pagadas en un periodo inferior al máximo establecido para los ejercicios 2023 y 2022 es el siguiente:

	Miles de euros	%	Número de facturas	%
31 de diciembre de 2023	1.171.397	99,6 %	36.450	98,6 %
31 de diciembre de 2022	1.403.924	99,5 %	36.182	98,7 %

En los ejercicios 2023 y 2022 los plazos medios de pago se adaptan a los plazos que marca la Ley 15/2010. Los casos en que, excepcionalmente, se ha producido un pago fuera del plazo máximo legal responden, principalmente, a causas ajenas a la Sociedad: facturas no recibidas a tiempo, certificados caducados de la AEAT y falta de certificados justificativos de las cuentas bancarias de los proveedores, entre otras.

El cálculo del PMP se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago. El saldo contable de "Acreedores comerciales" es mayor que el de "pagos pendientes", debido a que en el mismo se incluyen los saldos provenientes de facturas pendientes de recibir y/o conformar, además de los saldos provenientes del subgrupo LLAH III y las filiales brasileñas.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

20. Deuda financiera

Los componentes de la deuda financiera a 31 de diciembre de 2023 y 2022 son los siguientes:

	31 de diciembre de	
	2023	2022
No corriente		
Préstamos con ENAIRE	2.345.453	3.110.718
Préstamos con entidades de crédito de AENA	3.029.211	3.298.048
Préstamos con entidades de crédito de LLAH III	355.450	348.021
Préstamos con accionistas LLAH III	53.373	78.333
Préstamos con entidades de crédito de ANB	229.200	120.321
Pasivos por arrendamiento AENA (Nota 6.2)	29.969	4.831
Pasivos por arrendamiento LLAH III (Nota 6.2)	29.551	32.627
Pasivos por arrendamiento ANB (Nota 6.2)	301	34
Obligaciones y otros valores negociables	496.538	-
Otros pasivos financieros	244.690	165.068
	6.813.736	**7.158.001**
Corriente		
Préstamos con ENAIRE	776.333	525.287
Intereses devengados Préstamos ent. cto. de AENA	18.461	8.547
Préstamos con entidades de crédito Aena	875.039	78.935
Préstamos con entidades de crédito LLAH III	3.318	3.376
Préstamos con accionistas LLAH III	409	755
Préstamos con entidades de crédito ANB	10.845	1.289
Pasivos por arrendamiento Aena (Nota 6.2)	8.205	5.882
Pasivos por arrendamiento LLAH III (Nota 6.2)	3.865	3.698
Pasivos por arrendamiento ANB (Nota 6.2)	220	225
Obligaciones y otros valores negociables	4.512	-
Otros pasivos financieros	70.617	30.443
	1.771.824	**658.437**
Total corriente y no corriente	**8.585.560**	**7.816.438**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

La conciliación entre los saldos iniciales y finales del ejercicio 2023 en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera es la siguiente:

			Flujos de efectivo								
	Nota	31 de diciembre de 2022	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Traspasos corto/largo plazo	Otros	Devengo intereses	Altas	Diferencias de cambio	31 de diciembre de 2023
No corriente											
Préstamo con ENAIRE	20	3.110.718	-	-	-	(765.265)	-	-	-	-	2.345.453
Préstamos con ent. crédito AENA	20.2.1	3.298.048	960.313	-	-	(1.230.041)	-	891	-	-	3.029.211
Otros préstamos de LLAH III	20.2.3	348.021	-	-	-	-	-	269	-	7.160	355.450
Préstamos con accionistas LLAH III	20	78.333	-	(26.549)	-	-	-	-	-	1.589	53.373
Préstamos con entidades de crédito ANB	20.2.4	120.321	104.154	-	-	(7.797)	-	5.526	-	6.996	229.200
Pasivos por arrendamiento Aena		4.831	-	-	-	(6.180)	-	-	31.318	-	29.969
Pasivos por arrendamiento LLAH III		32.627	-	-	-	(3.761)	-	-	-	685	29.551
Pasivos por arrendamiento ANB		34	-	-	-	(100)	-	-	363	4	301
Obligaciones y otros valores negociables	21	-	500.000	-	(3.462)	-		-	-	-	496.538
Otros pasivos financieros		165.068	125.449	(15.941)	-	(35.058)	5.080	-	-	92	244.690
Total no corriente		**7.158.001**	**1.689.916**	**(42.490)**	**(3.462)**	**(2.048.202)**	**5.080**	**6.686**	**31.681**	**16.526**	**6.813.736**
Corriente											
Préstamo con ENAIRE	20	525.287	-	(514.364)	(93.415)	765.265	-	93.560	-	-	776.333
Intereses devengados ent. crdto. AENA	20.2.1	8.547	-	-	(94.865)	-	-	104.779	-	-	18.461
Préstamos con entidades de crédito AENA	20.2.1	78.935	650.000	(1.080.000)		1.230.041	-	(3.937)	-	-	875.039
Préstamos con entidades de crédito LLAH III	20.2.3	3.376	-	-	(12.032)	-	-	11.905	-	69	3.318
Préstamos con accionistas LLAH III	20,3	755	-	-	(5.523)	-	-	5.162	-	15	409
Préstamos con entidades de crédito ANB	20.2.4	1.289	-	-	(13.260)	7.797	-	14.922	-	97	10.845
Pasivos por arrendamiento AENA		5.882	-	(5.980)	(643)	6.180	-	643	2.123	-	8.205
Pasivos por arrendamiento LLAH III		3.698	-	(3.077)	(1.076)	3.761	(596)	1.076	-	79	3.865
Pasivos por arrendamiento ANB		225	-	(321)	(27)	100	-	27	-	216	220
Obligaciones y otros valores negociables	21	-	-	-	-	-	-	4.512	-	-	4.512
Otros pasivos financieros		30.443	42.042	(36.403)	(1.427)	35.058	-	885	-	19	70.617
Total corriente		**658.437**	**692.042**	**(1.640.145)**	**(222.268)**	**2.048.202**	**(596)**	**233.534**	**2.123**	**495**	**1.771.824**
Total Deuda Financiera		**7.816.438**	**2.381.958**	**(1.682.635)**	**(225.730)**	**-**	**4.484**	**240.220**	**33.804**	**17.021**	**8.585.560**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

			Flujos de efectivo								
	Nota	31 de diciembre de 2021	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Traspasos corto/largo plazo	Otros	Devengo intereses	Altas	Diferencias de cambio	31 de diciembre de 2022
No corriente											
Préstamo con ENAIRE	23	3.624.598	-	-	-	(513.880)	-	-	-	-	3.110.718
Préstamos con ent. crédito AENA	15.b	3.292.734	184.370	-		(180.000)	-	944	-	-	3.298.048
Otros préstamos de LLAH III	15.b	-	-	-	-	361.692	-	274	-	(13.945)	348.021
Préstamos con accionistas LLAH III		76.253	-	-	-	-	-	-	6.334	(4.254)	78.333
Préstamos con entidades de crédito ANB	15.b	-	124.829	(3.699)	-	-	-	(113)	-	(696)	120.321
Pasivos por arrendamiento AENA		9.967	-	-	-	(5.136)	-	-	-	-	4.831
Pasivos por arrendamiento LLAH III		38.341	-	-	-	(3.828)	(1.869)	-	-	(17)	32.627
Pasivos por arrendamiento ANB		174	-	-	-	(214)	27	-	47	-	34
E. P. acreedora por concesión AIRM		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros pasivos financieros		149.881	49.239	(33.473)	-	(1.327)	(837)	-	1.585	-	165.068
Total no corriente		**7.191.948**	**358.438**	**(37.172)**	**-**	**(342.693)**	**(2.679)**	1.105	**7.966**	**(18.912)**	**7.158.001**
Corriente											
Préstamo con ENAIRE	23	545.693	-	(535.836)	(35.497)	513.880	-	37.047	-	-	525.287
Intereses devengados ent. crdto. AENA		3.737	-	-	(17.082)	-	-	21.892	-	-	8.547
Préstamos con entidades de crédito Aena	15.b	629.170	-	(730.000)	-	180.000	-	(235)	-	-	78.935
Pólizas con entidades de crédito Aena	15.b	-		-	-	-	-	-	-	-	-
Emisión de obligaciones y valores similares ANB	21	-	54.903	(55.148)	(2.155)	-	-	2.400	-	-	-
Programa ECP Aena		-	-	-	-	-	-		-	-	-
Otros Préstamos de LLAH III		466.760	-	(93.813)	(15.111)	(361.692)	-	13.984	-	(6.752)	3.376
Préstamos con accionistas LLAH III		931	-	-	-	-	(955)	818	-	(39)	755
Préstamos con entidades de crédito ANB	15.b	10.922	-	(13.152)	(1.940)	-	-	3.474	-	1.985	1.289
Pasivos por arrendamiento Aena		5.457	-	(5.779)	(313)	5.136	-	313	1.068	-	5.882
Pasivos por arrendamiento LLAH III		3.662	-	(3.609)	(1.427)	3.828	(201)	1.427	-	18	3.698
Pasivos por arrendamiento ANB		235	-	(268)	(17)	214	66	18	-	(23)	225
Otros pasivos financieros		54.629	36.507	(62.154)	(1.188)	1.327	820	508	-	(6)	30.443
Total corriente		**1.721.196**	**91.410**	**(1.499.759)**	**(74.730)**	**342.693**	**(270)**	**81.646**	**1.068**	**(4.817)**	**658.437**
Total Deuda Financiera		**8.913.144**	**449.848**	**(1.536.931)**	**(74.730)**	-	**(2.949)**	**82.751**	**9.034**	**(23.729)**	**7.816.438**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Como se observa, en 2023 las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE corresponden, principalmente, a amortización de principal por importe de 514.364 miles de euros (535.836 miles de euros en 2022) (Nota 20.1).

En el epígrafe "Obligaciones y otros valores negociables" se refleja la primera emisión de bonos de Aena S.M.E. en el mercado europeo de renta fija, realizada el 13 de octubre de 2023, por un importe nominal de 500 millones de euros, con vencimiento a siete años y un cupón de 4,250% pagadero anualmente.

La sociedad matriz ha amortizado deuda con entidades de crédito, por importe de 1.080 millones de euros. De este importe, 430 millones de euros corresponden a préstamos bilaterales (refinanciado uno de ellos por otro préstamo de 300 millones de euros y extendido su plazo de vencimiento) y 650 millones de euros corresponden a la devolución de una línea de crédito.

Aena ha dispuesto durante 2023 de 960,3 millones de euros correspondientes a préstamos bilaterales, incluidos 300 millones de euros refinanciados.

Por su parte, ANB formalizó en 2020 y 2021 dos préstamos con el Banco do Nordeste do Brasil (BNB) y con el Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para financiar parte de las inversiones a realizar en los próximos ejercicios requeridas en el contrato de concesión. Durante 2023 se ha dispuesto de 573,4 millones de BRL, equivalentes a 104,2 millones de euros (al tipo medio de cambio del 2023, 5,401 BRL/EUR).

En relación a LLAH III, en 2023 se ha amortizado principal por importe de 23.093 miles de libras (26.550 miles de euros a tipo de cambio medio de 2023, 0,86979 GBP/EUR) del préstamo con sus accionistas.

En "otros pasivos financieros", se han recibido fianzas y depósitos por importe de 125 millones de euros en el largo plazo y 42 millones de euros correspondientes al corto plazo en AENA S.M.E., S.A y se han cancelado 52 millones de euros (2022: se recibieron 49 millones en el largo plazo, 36 millones registradas en el corto plazo y se cancelaron 96 millones de euros). El principal motivo de esta variación se debe a la formalización durante 2023 de nuevas contrataciones de arrendamiento comercial e inmobiliario, destacando la formalización de los contratos de TLI (Tiendas Libres de Impuestos) durante el pasado mes de noviembre de 2023.

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

Los valores contables y los valores razonables de los recursos ajenos no corrientes son los siguientes:

		Importe en libros 31 de diciembre de		Valor razonable 31 de diciembre de	
	Nota	2023	2022	2023	2022
Préstamo con ENAIRE	34	2.345.453	3.110.718	2.276.355	2.945.693
Préstamos con entidades de crédito de AENA S.M.E., SA		3.029.211	3.298.048	3.007.445	3.134.271
Préstamos con accionistas LLAH III		53.373	78.333	53.373	78.333
Préstamos con entidades de crédito Luton		355.450	348.021	327.763	307.188
Préstamos con entidades de crédito ANB		229.200	120.321	186.199	114.169
Pasivos por arrendamiento financiero		59.821	37.492	59.821	37.492
Valores negociables		496.538	-	532.175	-
Otros pasivos financieros		244.690	165.068	244.690	165.068
Total		**6.813.736**	**7.158.001**	**6.687.821**	**6.782.214**

El valor razonable de los recursos ajenos corrientes es igual a su valor en libros, ya que el impacto de aplicar el descuento no es significativo. Los valores razonables para la deuda con un plazo superior a un año se basan en los flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un spread igual al CDS de AENA de cinco años modelizado por Bloomberg (74 bps) (2022: flujos de efectivo descontados a los tipos libre de riesgo (curva OIS) más un spread igual al CDS de AENA modelizado (106 bps) y están en el Nivel 2 de la jerarquía de valor razonable. En el caso de los valores negociables, el valor razonable se ha obtenido de Bloomberg.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

20.1 Préstamo con ENAIRE (Nota 34)

	31 de diciembre de	
	2023	2022
No corriente		
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	2.346.605	3.112.312
Ajuste saldo préstamo por criterio coste efectivo	(1.152)	(1.594)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**2.345.453**	**3.110.718**
Corriente		
Préstamo con ENAIRE	765.707	514.364
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(231)	(230)
Intereses devengados por préstamos	10.857	11.153
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**776.333**	**525.287**
	3.121.786	**3.636.005**

Con motivo de la aportación no dineraria descrita en la Nota 1, la Sociedad y su accionista único en aquel momento firmaron el 1 de julio de 2022 un contrato de reconocimiento de deuda por el cual las deudas correspondientes a la rama de la actividad aportada en la ampliación de capital descrita en dicha Nota 3 se traspasaban de la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a la Sociedad AENA S.M.E., S.A. En dicho contrato entre ambas partes se reconocía la deuda inicial y las condiciones de cancelación futuras de dicha deuda, así como el procedimiento para la liquidación de los intereses y repago de la deuda. También se especificaba que la titularidad ante las instituciones financieras prestamistas le correspondía a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea", aun cuando se reconocía que AENA S.M.E., S.A. asumía una deuda de 11.672.857 miles de euros, equivalente al 94,90% del saldo vivo de la deuda con las entidades financieras derivados de los acuerdos de financiación.. El tipo medio de dicha deuda durante 2023 ha sido del 1,74% (2022: 1,40 %).

Posteriormente, en Consejo de Ministros de 11 de julio de 2014, se autoriza a la entidad pública empresarial "Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea" a iniciar los trámites para el proceso de venta del capital social de AENA S.M.E., S.A. y a enajenar hasta un 49 % de su capital.

En dicho marco del proceso de apertura del capital social de la Sociedad a inversores privados, y con la finalidad de hacer compatibles con dicho proceso los acuerdos de financiación (endeudamiento financiero a largo y corto plazo) y acuerdos de cobertura suscritos con la totalidad de las entidades financieras, con fecha de 29 de julio de 2014, la entidad pública empresarial "ENAIRE", AENA S.M.E., S.A. y las respectivas entidades financieras acordaron la novación modificativa y no extintiva de los correspondientes acuerdos de financiación.

En virtud de dicha novación, las partes acordaron modificar determinados aspectos del contrato de reconocimiento de deuda con efectos meramente novatorios y en ningún caso extintivos.. Las cláusulas principales que fueron objeto de modificación se resumen a continuación:

- El carácter solidario de las prestatarias, la entidad pública empresarial "ENAIRE" y AENA S.M.E., S.A., que se obligan solidariamente entre sí frente al banco con respecto a la obligación de reembolsar el importe del préstamo que hubiera sido dispuesto por cualquiera de ellos y de pagar intereses, comisiones, costes, gastos y cualquier otro concepto adeudado por cualquiera de ellas directamente al banco en virtud de los contratos. Los bancos reconocen expresamente que el pago que por cualquier concepto reciba efectivamente de cualquiera de las prestatarias de conformidad con lo previsto en los contratos, tendrá plenos efectos liberatorios por dicho concepto e importe.
- La eliminación de las cláusulas que imponían limitaciones sobre la transmisión de acciones de AENA S.M.E., S.A. y la venta de un porcentaje de acciones superior al 49 %.
- La obligatoriedad del cumplimiento de ciertas ratios financieras, sobre la base de las cuentas anuales consolidadas del Grupo Aena, que se certificará mediante la entrega de un certificado acreditando el cumplimiento de dichas ratios de forma semestral y anual con los siguientes límites:

Ratio	2023	2024	2025 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x

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

En el proceso de novación de la deuda las partes convinieron expresamente que, sin perjuicio de su condición de co-deudores y responsables solidarios del cumplimiento de las obligaciones previstas en los acuerdos de financiación, los pagos que por cualquier concepto se debieran hacer al amparo de dichos acuerdos de financiación, serían hechos por la entidad pública empresarial "ENAIRE", y, por tanto, se mantiene la relación contractual entre AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial "ENAIRE" a través del contrato de reconocimiento de deuda.

Sin perjuicio de la responsabilidad solidaria y principal que AENA S.M.E., S.A. y la entidad pública empresarial "ENAIRE" asumen frente a las entidades financieras bajo los acuerdos de la financiación, los pagos hechos por AENA S.M.E., S.A. reducirán proporcionalmente, frente a la entidad pública empresarial "ENAIRE", sus obligaciones de pago derivadas de la aportación.

En todo caso, el impago por AENA S.M.E., S.A. de sus obligaciones derivadas del contrato de reconocimiento de deuda, no liberará a la entidad pública empresarial "ENAIRE" de cumplir con sus compromisos de pago en virtud de lo previsto en los acuerdos de financiación.

Mediante estas novaciones, no se alteraron las condiciones financieras de las operaciones de los préstamos concedidos en su momento a la entidad pública empresarial "ENAIRE" ni, por tanto, los reflejados en los préstamos espejo en su momento suscritos con AENA S.M.E., S.A. (entre otros: amortización de principal, fechas de vencimiento, régimen de tipos de intereses, plazos de amortización, etc.).

Por todo ello, las modificaciones acordadas en los contratos de financiación con las entidades bancarias y con la entidad pública empresarial "ENAIRE", no modificaron el tratamiento contable de la deuda financiera de la Sociedad con la Sociedad dominante última, la entidad pública empresarial "ENAIRE".

El desglose del total de la "**Deuda financiera en la que la Sociedad dominante figura como acreedor solidario en ENAIRE**" (en adelante, "Deuda co-acreditada") con las entidades financieras a 31 de diciembre de 2023, es el siguiente (en miles de euros):

Entidades Financieras	Importe
Entidad 1	1.874.445
Entidad 2	914.100
Entidad 3	316.333
TOTAL Co-acreditada	**3.104.878**

De estos 3.104.879 miles de euros que se muestran en la tabla anterior, AENA S.M.E., S.A adeuda a la entidad pública "ENAIRE" a 31 de diciembre de 2023 un total de 3.090.343 miles de euros (2022: 3.600.936 miles de euros) que se corresponde con la deuda derivada de la aportación de la actividad aeroportuaria tras la escisión (nota 1). Adicionalmente a ese importe, AENA S.M.E., S.A. adeuda a la entidad pública "ENAIRE" en concepto de otros préstamos 21.969 miles de euros (2022: 25.740 miles de euros). El calendario de vencimientos de ambas partidas, al cierre del ejercicio, se detalla más adelante, incluyendo el importe de otros préstamos. No se incluyen las comisiones por importe de 1.152 miles de euros (2022: 1.594 miles de euros).

En cuanto a las causas de declaración de vencimiento anticipado, AENA como titular de los contratos de financiación no incumple ninguna de las condiciones de vencimiento anticipado que el contrato estipula, ni se prevee que dicho incumplimiento vaya a producirse en el corto plazo, por lo que no afectaría al balance al 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022 del Grupo.

A 31 de diciembre de 2023, la Sociedad cumple con las ratios mencionadas.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

El calendario de vencimiento de las cuotas pendientes del principal de la deuda a corto y largo plazo con la entidad pública ENAIRE por la financiación de los aeropuertos (Nota 3.2.3) al cierre del ejercicio 2023 y 2022, es el siguiente:

Cuotas con Vencimiento	Miles de euros 2023
2024	765.707
2025	396.710
2026	376.402
2027	345.492
2028	318.887
Siguientes	909.114
Total	**3.112.312**

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

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2023, corresponden, principalmente, a amortización de principal por importe de 514.364 miles de euros, tal y como ha sido indicado anteriormente.

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

		Flujos de efectivo					
	31 de diciembre de 2022	Actividades financiación Cobros	Actividades financiación Pagos	Actividades explotación Pagos intereses	Traspasos corto/largo plazo	Devengo intereses y comisiones	31 de diciembre de 2023
No corriente							
Préstamo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	3.112.312	-	-	-	(765.707)	-	2.346.605
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(1.594)	-	-	-	442	-	(1.152)
Subtotal deuda a largo plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**3.110.718**	**-**	**-**	**-**	**(765.265)**	**-**	**2.345.453**
Corriente							
Préstamo con ENAIRE	514.364	-	(514.364)	-	765.707	-	765.707
Ajuste saldo préstamo con ENAIRE por criterio coste efectivo	(230)	-	-	-	(442)	441	(231)
Intereses devengados por préstamos con ENAIRE	11.153	-	-	(93.415)	-	93.119	10.857
Subtotal deuda a corto plazo de AENA S.M.E., S.A. con ENAIRE	**525.287**	**-**	**(514.364)**	**(93.415)**	**765.265**	**93.560**	**776.333**
Total	**3.636.005**	**-**	**(514.364)**	**(93.415)**	**-**	**93.560**	**3.121.786**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Las variaciones en el saldo del préstamo de ENAIRE, producidas durante el ejercicio 2022, corresponden, principalmente, a amortización de principal por importe de 535.836 miles de euros, tal y como ha sido indicado anteriormente. La conciliación entre los saldos iniciales y finales en el estado de situación financiera de los componentes de la Deuda financiera con matriz es la siguiente:

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

20.2 Deudas con entidades de crédito

El detalle de las deudas con entidades de crédito del Grupo al cierre del ejercicio actual y el anterior es como sigue:

	31 de diciembre de 2023			31 de diciembre 2022		
DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	No corriente	Corriente	Total	No corriente	Corriente	Total
AENA	3.029.211	875.039	3.904.250	3.298.048	78.935	3.376.983
AENA - intereses de deudas con ent. cdto.	-	18.461	18.461	-	8.547	8.547
Luton	355.450	3.318	358.768	348.021	3.376	351.397
ANB	229.200	10.845	240.045	120.321	1.289	121.610
	3.613.861	**907.663**	**4.521.524**	**3.766.390**	**92.147**	**3.858.537**

Al cierre del ejercicio, los importes en libros de la deuda del Grupo con entidades de crédito están denominados en las siguientes monedas:

	31 de diciembre de	
	2023	2022
Miles de Euros (AENA)	3.904.250	3.376.982
Miles de Libras Esterlinas (LLAH III)	311.787	311.664
Miles de Reales Brasileños (ANB)	1.287.073	685.712

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

20.2.1 Préstamos con entidades de crédito de la Sociedad dominante AENA S.M.E., S.A.

El detalle de las deudas con entidades de crédito al cierre del ejercicio actual y anterior es como sigue:

Entidad financiera	Saldo a 31/12/2023				Saldo a 31/12/2022			
	No corriente	Corriente	Total	Tasa Media	No corriente	Corriente	Total	Tasa Media
Entidad 1	800.000		800.000	3,04	490.000	-	490.000	0,69
Entidad 2	400.000	-	400.000	3,49	400.000	-	400.000	0,63
Entidad 3	170.000	60.000	230.000	0,32	230.000	20.000	250.000	0,32
Entidad 4	550.000	-	550.000	1,80	300.000	-	300.000	0,65
Entidad 5	300.000	-	300.000	2,40	250.000	-	250.000	0,48
Entidad 6	360.000	20.000	380.000	2,06	280.000	60.000	340.000	0,44
Entidad 7	200.000	-	200.000	3,91	300.000	-	300.000	0,88
Entidad 8	150.000	-	150.000	0,00	150.000	-	150.000	0,00
Entidad 9	-	300.000	300.000	3,21	300.000	-	300.000	0,85
Entidad 10	100.000	-	100.000	3,75	100.000	-	100.000	0,56
Entidad 11	-	500.000	500.000	2,90	500.000	-	500.000	0,84
Entidad 12	272	42	314	-	n/a	n/a	n/a	n/a
			-			-	-	
TOTAL Principal	3.030.272	880.042	3.910.314		3.300.000	80.000	3.380.000	
Ajuste por criterio coste efectivo	(1.061)	(5.003)	(6.064)		(1.952)	(1.066)	(3.018)	
Intereses devengados	-	18.461	18.461			8.548	8.548	
TOTAL Deuda entidades de crédito	3.029.211	893.500	3.922.711	2,55	3.298.048	87.482	3.385.530	0,63

– A 31 de diciembre de 2023 el importe de las comisiones asociadas a estos préstamos registradas contablemente como menor valor de los mismos y pendientes de imputar al resultado asciende a 1.061 miles de euros (2022: 1.952 miles de euros (véase Nota 10).

  Del importe anterior, los saldos correspondientes a la entidad 1, 3 y 4 están sujetos a los mismos covenants establecidos para el préstamo con ENAIRE. A 31 de diciembre de 2023 la Sociedad cumple con estas ratios.

– A 31 de diciembre de 2023 los importes de los préstamos a largo plazo con un vencimiento determinado o determinable clasificados por año de vencimiento son los siguientes (en miles de euros):

	2025	2026	2027	2028	2029 y siguientes	Total
Entidad 1	-	26.666	26.667	26.667	720.000	800.000
Entidad 2	400.000	-	-	-	-	400.000
Entidad 3	110.000	60.000	-	-	-	170.000
Entidad 4	-	-	-	-	550.000	550.000
Entidad 5	-	-	300.000	-	-	300.000
Entidad 6	120.000	20.000	220.000	-	-	360.000
Entidad 7	-	200.000	-	-	-	200.000
Entidad 8	150.000	-	-	-	-	150.000
Entidad 9	-	100.000	-	-	-	100.000
Entidad 10	42	42	42	42	104	272
TOTAL	**780.042**	**406.708**	**546.709**	**26.709**	**1.270.104**	**3.030.272**

Durante 2023, Aena ha amortizado deuda con entidades de crédito, por importe de 1.080 millones de euros, conforme a lo indicado en la Nota 20.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Durante el ejercicio 2023, la Sociedad matriz ha amortizado anticipadamente dos préstamos bilaterales de 100 y 250 millones de euros y ha contratado uno nuevo de 300 millones de euros, que ha supuesto una extensión en los plazos de vencimiento.

Aena ha dispuesto durante el 2023 de 960 millones de euros correspondientes a préstamos bilaterales, incluidos 300 millones de euros refinanciados.

En febrero de 2023, Aena tenía dispuesta la totalidad de una de las líneas de crédito por 650 millones de euros. El 26 de junio de 2023 este importe fue reembolsado.

Financiación disponible

El resumen de la financiación disponible (no utilizada) excluyendo el Programa de ECP es como sigue:

Entidad	Importe (Millones de euros)	Vencimiento
BEI	460	Máximo 20 años desde desembolso
BEI	95	Máximo 20 años desde desembolso
Línea de crédito sindicado	2.000	29 de junio de 2028 + 2 prórrogas de 1 año
Total	**2.555**	

El detalle de los préstamos de Aena S.M.E., S.A. por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual al 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas es el siguiente:

Miles de euros	31 de diciembre de 2023		31 de diciembre de 2022	
	Saldo	Tasa media	Saldo	Tasa media
Variable	1.879.477	3,64	1.410.750	0,43
Fijo	5.143.148	1,71	5.595.926	1,26
TOTAL	**7.022.625**	**2,17**	**7.006.676**	**1,04**

Compromisos de cumplimiento de las ratios financieras

Aena, S.M.E., S.A. tiene firmados préstamos por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2023 de 4.692 millones de euros (31 de diciembre de 2022 de 4.681 millones de euros) que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

Ratio	2023	2024	2025 y siguientes
Deuda Financiera Neta/EBITDA Menor o igual a:	7,00x	7,00x	7,00x
EBITDA / Gastos Financieros Mayor o igual a:	3,00x	3,00x	3,00x

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

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

20.2.2 Facilidades crediticias de Aena S.M.E. S.A.

El 29 de junio de 2023, Aena ha formalizado una línea de crédito sindicada sostenible ("Sustainability-Linked RCF") por importe de 2.000 millones de euros, que refuerza su apuesta por el medio ambiente, la responsabilidad social y el buen gobierno corporativo. La operación ha sido suscrita por 14 entidades financieras nacionales e internacionales y ha sido dirigida por Banco Santander como coordinador y agente sostenible y Banco Sabadell como coordinador y agente administrativo. El detalle de entidades se muestra a continuación:

ENTIDAD BANCARIA	IMPORTE (miles de euros)
Entidad 1	212.500
Entidad 2	212.500
Entidad 3	200.000
Entidad 4	100.000
Entidad 5	100.000
Entidad 6	200.000
Entidad 7	100.000
Entidad 8	100.000
Entidad 9	75.000
Entidad 10	200.000
Entidad 11	100.000
Entidad 12	100.000
Entidad 13	200.000
Entidad 14	100.000
TOTAL	**2.000.000**

El vencimiento de esta línea es en junio de 2028. No hay saldo dispuesto a 31 de diciembre de 2023 ni 2022. El tipo de interés es variable, con un spread inicial sobre el Euribor a 1/3/6 meses.

El *spread* inicial se revisa anualmente en función de las dos variables siguientes:

- La evolución crediticia Moody´s y/o Fitch de AENA.
- La evolución de parámetros de sostenibilidad de Aena en cuestiones ambientales, sociales y de buen gobierno (rating ESG "Enviromental, Social and Governance") evaluados por el proveedor de puntuación ESG seleccionado por AENA (Sustainalytics), de manera que, si se cumplen o no ciertos objetivos de reducción y compensación de emisiones de CO_2, el margen aplicable resultante se reducirá en 0,025% en el primer caso y aumentará en el segundo.

Con esta operación la empresa amplía el plazo de su financiación para necesidades generales corporativas hasta 5 años (con posibilidad de prórroga por 2 años más) con óptimas condiciones económicas.

A 31 de diciembre de 2023, no se ha dispuesto de esta nueva línea de crédito.

Por su parte, como consecuencia de la contratación de la línea de crédito anterior, el 29 de junio de 2023, la compañía ha cancelado las líneas de crédito existentes a cierre de 2022 y cuyo importe ascendía a 1.450 millones de euros (con vencimientos en 2024 y 2025) y de las que solo se habían dispuesto 650 millones de euros durante 2023 (Nota 20.2.1).

20.2.3 Deudas con entidades de crédito de LLAH III

La financiación, por un total de 390 millones de libras, se compone de:

- Préstamo "bullet" a 5 años (prorrogable 2 años adicionales) de 30 millones de libras,
- Préstamo amortizable a 12 años de 40 millones de libras,
- Préstamo amortizable a 10 años de 10 millones de libras,
- Colocación privada de bonos "bullet" a 10 años por importe de 40 millones de libras,
- Colocación privada de bonos amortizables a 12 años por importe de 190 millones de libras,

– Línea de crédito de 80 millones de libras a 5 años (prorrogable 2 años adicionales) para necesidades corporativas y de circulante.

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

Las principales características de la financiación son las siguientes:

Facilidades crediticias	£80m Préstamos bancarios £230m Colocación privada de bonos £80m Línea crédito
Plazo de vencimiento	10 años vida media
"Covenant" Deuda neta/ EBITDA	2023: 6,0x 2024: 5,0x 2025: 4,5x 2026: 4,0x 2027: 3,5x 2028: 2,5x 2029: 2,5x
"Covenant" Cobertura de intereses: EBITDA/ Costes financieros netos	De 2017 a 2029: 2,00x

A 31 de diciembre de 2023, Luton cumple con las ratios financieras exigidas por las entidades financiadoras por lo que las citadas deudas se reflejan en el pasivo no corriente, conforme a su vencimiento a largo plazo.

El detalle de los préstamos del subgrupo Luton por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual 31 de diciembre de 2023 y a 31 de diciembre de 2022, teniendo en cuenta la cobertura derivada de las permutas de tipo de interés contratadas es el siguiente:

Miles de euros	**31 de diciembre de 2023**		**31 de diciembre de 2022**	
	Saldo	**Tasa media**	**Saldo**	**Tasa media**
Variable	-	-	-	-
Fijo	355.450	3,86	427.853	3,96
TOTAL	**355.450**		**427.853**	

A 31 de diciembre de 2023, las Deudas de LLAH III con entidades financieras ascienden a 358.768 miles de euros (2022: 351.397 miles de euros), de los cuales 355.450 miles de euros son deuda no corriente (2022: 348.021 miles de euros) y 3.318 miles de euros son deuda corriente (2022: 3.376 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2023 hay un saldo disponible de una póliza de crédito para financiar el circulante por importe de 80.000 miles de libras (mismo importe al 31 de diciembre de 2022) y cuenta con un saldo de caja al cierre del ejercicio 2023 de 14.713 miles de euros (31 de diciembre de 2022: 26.828 miles de euros).

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

20.2.4 Préstamos con entidades de crédito de ANB

El 30 de diciembre de 2021 se firmó un préstamo a largo plazo, por importe de 790.982 miles de reales brasileños con el Banco do Nordeste do Brasil (BNB) con vencimiento en enero de 2046, para financiar parte de las inversiones a realizar en los próximos ejercicios requeridas en el contrato de concesión, al que se suma un préstamo a largo plazo formalizado el 31 de marzo de 2022 por un total de 1.048 millones de reales brasileños con el Banco Nacional De Desenvolvimento Econômico E Social (BNDES) con vencimiento en octubre de 2044.

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

Ambos contratos de financiación están sujetos al cumplimiento de covenants que imponen determinadas restricciones de la distribución de la remuneración al accionista y la reducción de capital (BNDES) o la obligación de revisar el plazo de reembolso de la deuda, si el coeficiente fuera inferior a 30%, o de aumentar el saldo de la cuenta de efectivo indisponible, si fuera superior a 70% (BNB):

Ratio BNDES	Desde 2022 hasta la fecha de vencimiento, anualmente
EBITDA / (Gastos Financieros + Deuda Financiera) Mayor o igual a:	1,30x
Patrimonio neto/Activos totales Mayor o igual a:	20%

Ratio BNB	Desde 2026 hasta la fecha de vencimiento, anualmente
(Resultado neto – Dividendos + amortización y deterioro) / Pago principal deudas	30% < X < 70%

Estas ratios se revisan a final de cada año, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta del cierre del ejercicio y se cumplirán en el cierre de 2023.

El detalle de los préstamos de ANB por tipo de interés aplicable y el tipo de interés medio anual a 31 de diciembre de 2023 y 31 de diciembre de 2022 es el siguiente:

Miles de euros	31 de diciembre de 2023		31 de diciembre de 2022	
	Saldo	Tasa Media	Saldo	Tasa Media
Variable	229.200	9,50	120.321	8,00
Fijo	-	-	-	-
TOTAL	**229.200**		**120.321**	

A 31 de diciembre de 2023, se ha dispuesto del préstamo con BNB un importe de 552,3 millones de reales brasileños (2022: 383,2 millones de BRL) y del préstamo con BNDES un importe de 676,4 millones de reales brasileños (2022: 292,2 millones BRL), equivalente a 103,0 y 126,2 millones de euros, respectivamente a tipo de cambio de cierre de 2023, 5,3618 BRL/EUR (a 31 de diciembre de 2023, a 68 y 52,4 millones de euros, a tipo de cambio 5,401 BRL/EUR).

ANB dispone de un saldo en caja de 126 millones de reales brasileños (aproximadamente, 23,5 millones de euros al tipo de cambio al cierre).

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

20.3 Préstamos con accionistas de LLAH III

Según se indica en la Nota 2.2.1), una vez obtenida la preceptiva autorización del Consejo de Ministros, Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. ejerció la opción de compra de que disponía sobre el 11 % del capital de LLAH III el 16 de octubre de 2014. El importe total que el Grupo desembolsó por la operación fue de 62 millones de libras (77,8 millones de euros) que se desglosaba como sigue:

- Por la opción del 11 %: 13,7 millones de libras (17,2 millones de euros).
- Por el 51 % del préstamo de accionistas previamente ostentado por Aerofi en su totalidad: 48,3 millones de libras (61,3 millones de euros). Este importe es eliminado en consolidación, por lo que el importe mostrado en este epígrafe "Préstamos con accionistas LLAH III" corresponde únicamente a la deuda de LLAH III con AMP.

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

En respuesta al compromiso adquirido con las entidades financieras para la obtención de la dispensa de ratios financieras, con fecha 5 de agosto de 2020 se formalizó un préstamo adicional por el que los accionistas de Luton (Aena y AMP Capital Investors Crown, S.á.r.l.)) se comprometen a facilitar liquidez a Luton por importe de hasta 55 millones de libras. Con fecha 16 de diciembre de 2021 se procedió a novar dicho préstamo reduciendo el importe del préstamo a 40 millones de libras. Este préstamo ha sido totalmente amortizado en 2023 junto con los intereses capitalizados hasta la fecha, por un importe total de 22 millones de libras (25,3 millones de euros al tipo de cambio medio del ejercicio).

Durante el ejercicio 2023, Luton también ha amortizado parcialmente el primer préstamo con accionistas por importe de 20 millones de libras (23 millones de euros al tipo de cambio medio de 2023).

Durante 2022 el importe del préstamo aumentó en 2.080 miles de euros como consecuencia de la capitalización de los intereses no pagados y la fluctuación del tipo de cambio.

El importe en libros del préstamo con accionistas de LLAH III está íntegramente denominado en Libras esterlinas y el importe pendiente de pago por el Grupo Aena al cierre del ejercicio es como sigue:

	31 de diciembre de	
	2023	2022
Préstamo con accionistas largo plazo - miles de euros	53.373	78.333
Préstamo con accionistas a corto plazo - miles de euros	409	755
Total préstamo con accionistas - miles de euros	53.782	79.088
Total préstamo con accionistas - miles de libras Esterlinas	46.740	70.146

20.4 Programa de pagarés (ECP)

El 30 de octubre de 2019 la Sociedad dominante registró en la CNMV un Programa de Pagarés (Euro Commercial Paper) de 900.000 miles de euros de saldo máximo en el Mercado de Renta Fija de BME. Con este nuevo instrumento, Aena puede colocar de forma flexible a lo largo de un año pagarés con nominales unitarios mínimos de 500 miles de euros y con vencimientos comprendidos entre 3 y 364 días. Este programa venció el 30 de octubre de 2020, y desde este momento, se han venido registrando nuevos programas de pagarés (ECP) con vencimiento anual. Respecto al ejercicio de referencia de las presentes Cuentas anuales consolidadas y el anterior, los programas registrados han sido los siguientes:

- El 21 de diciembre de 2022 AENA S.M.E., S.A publicó un nuevo Programa de Pagarés (Euro Commercial Paper) al amparo de la nueva Ley 5/2021 del Mercado de Valores, aprobada el 12 de abril de 2021. El programa fue admitido a negociación y cotización por un importe máximo de 900.000 miles de euros por el mercado de renta fija AIAF (integrado en el grupo BME) y en las mismas condiciones que el Programa precedente. El vencimiento de este programa fue de un año.
- El 18 de diciembre de 2023 AENA S.M.E., S.A. ha publicado un nuevo Programa de pagarés (Euro Commercial Paper) al amparo de la Ley 6/2023 de los Mercados de Valores y de los Servicios de Inversión, de 17 de marzo de 2023. El programa ha sido admitido a negociación y cotización por un importe máximo de 900.000 miles de euros por el mercado de renta fija AIAF (integrado en el grupo BME) y en las mismas condiciones que los Programas precedentes (2019-2022). Con este instrumento, Aena puede colocar de forma flexible a lo largo de un año pagarés con nominales unitarios mínimos de 500 miles de euros y con vencimientos comprendidos entre 3 y 364 días.

Durante 2023 y 2022, Aena no ha emitido papel bajo estos nuevos programas, estando disponible la totalidad del mismo al cierre del ejercicio.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

20.5 Emisión de bonos y obligaciones

El 13 de octubre de 2023 Aena realizó su primera emisión de bonos en el mercado de renta fija por un importe de 500 millones de euros y vencimiento en octubre de 2030. La operación se ha cerrado con un cupón del 4,25%. El coste financiero efectivo es un 4,314% anual.

El detalle del importe registrado en el balance consolidado adjunto a 31 de diciembre de 2023 es el siguiente:

miles de euros	**31 de diciembre de 2023**
No corriente	
Obligaciones y bonos emitidos	500.000
Ajuste saldo por criterio coste efectivo	(3.462)
Subtotal deuda a largo plazo	**496.538**
Corriente	
Obligaciones y bonos emitidos	-
Ajuste saldo por criterio coste efectivo	(58)
Intereses devengados por obligaciones	4.570
Subtotal deuda a corto plazo	**4.512**
	501.050

La Sociedad destinará los fondos a necesidades generales corporativas.

La emisión se ha realizado bajo el programa Euro Medium Term Note (EMTN) que la Compañía registró en la Comisión Nacional de Mercado de Valores (CNMV) el 27 de julio de 2023 y que, durante su vigencia, permite la emisión de bonos por un importe de hasta 3.000 millones de euros.

Las agencias de rating Fitch y Moody's han asignado a la emisión una calificación "A-" y "A3" respectivamente. Estas calificaciones se corresponden con los ratings a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) otorgados a AENA S.M.E., S.A.

La Compañía seguirá utilizando el programa mencionado anteriormente para la emisión de la deuda que se pudiera requerir.

20.6 Otros pasivos financieros

Esta partida corresponde principalmente a fianzas recibidas de arrendatarios de los espacios comerciales de AENA S.M.E., S.A., en garantía del cumplimiento de sus contratos, así como fianzas exigidas en los contratos que suscribe con adjudicatarios de obras y servicios.

21. Impuestos diferidos

El análisis de los activos y pasivos por impuestos diferidos es el siguiente:

	31 de diciembre de	
	2023	2022
Activos por impuestos diferidos:		
Activos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	30.990	147.975
Activos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	22.724	90.616
	53.714	**238.591**
Pasivos por impuestos diferidos:		
Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en más de 12 meses	57.443	51.354
Pasivos por impuestos diferidos a recuperar en 12 meses	6.137	-
	63.580	**51.354**
Activos por impuesto diferido (neto)	**(9.866)**	**187.237**

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

	Nota	2023	2022
A 1 de enero		**187.237**	**315.631**
Impuesto cargado/(abonado) en cuenta de resultados	32	(50.777)	(14.161)
Impuesto cargado/(abonado) relacionado con componentes del otro resultado global	32	12.456	(45.573)
Utilización de créditos		(157.136)	(98.171)
Altas créditos BIN y deducciones pendientes de aplicar	32	-	29.621
Ajuste por variación tipos impositivos en Inglaterra contra resultado	32	133	(793)
Diferencias de cambio		(10)	7.416
Otros		(1.769)	(6.733)
A 31 de diciembre		**(9.866)**	**187.237**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

Pasivos por impuestos diferidos	Nota	Amortización	Planes de pensiones	Derivados	Otros	Total
A 1 de enero de 2022		**72.093**	**(6.697)**	**(47)**	**(11.440)**	**53.909**
A 1 de enero de 2022		**72.093**	**(6.697)**	**(47)**	**(11.440)**	**53.909**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados		(956)	(1.575)	-	(9.796)	(12.327)
Cargo/(abono) en otro resultado global		-	(1.728)	(1.413)	7.513	4.372
Cargo/(abono) a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra	32	1.268	(1.590)	-	1.115	793
Cargo/(abono) a cuenta de pérdidas y ganancias por ajustes año anterior		1.653	923	(1.055)	3.232	4.753
Diferencias de cambio		(10)	54	(95)	(95)	(146)
A 31 de diciembre de 2022		**74.048**	**(10.613)**	**(2.610)**	**(9.471)**	**51.354**
A 1 de enero de 2023		**74.048**	**(10.613)**	**(2.610)**	**(9.471)**	**51.354**
Reclasificaciones		3.219	2.705	-	13.332	19.256
Cargo/(abono) en cuenta de resultados		(1.306)	-	-	(6.266)	(7.572)
Cargo/(abono) en otro resultado global		-	-	(816)	-	(816)
Cargo/(abono) a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra	32	-	-	-	(6)	(6)
Diferencias de cambio		46	-	48	1.270	1.364
A 31 de diciembre de 2023		**76.007**	**(7.908)**	**(3.378)**	**(1.141)**	**63.580**

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

Activos por impuestos diferidos	Amortización (*)	Pérdidas deterioro créditos	Derivados	Deterioro inmovilizado	Planes de pensiones	Créditos por BIN	Créditos por derechos pdtes aplicar	Otros	Total
A 1 de enero de 2022	**44.357**	**4.768**	**19.372**	**55.915**	**(10.744)**	**185.903**	**40.235**	**29.734**	**369.540**
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	**(14.441)**	**4.566**	**-**	**(12.544)**	**(570)**	**-**	29.621	(3.499)	3.133
Cargo/(abono) en otro resultado global	-	-	(42.895)	-	(86)	-	-	1.780	(41.201)
Utilización créditos en el ejercicio	-	-	-	-	-	(28.901)	(69.270)	-	(98.171)
Otros	172	(713)	-	-	-	1.191	(586)	(2.045)	(1.981)
Diferencias de cambio	(172)	73	-	7.323	-	-	-	47	7.271
A 31 de diciembre de 2022	**29.916**	**8.694**	**(23.523)**	**50.694**	**(11.400)**	**158.193**	**-**	**26.017**	**238.591**
Reclasificaciones	**3.219**	**(12)**	**-**	**-**	**2.705**	**-**	-	13.344	19.256
Cargo/(abono) en cuenta de resultados	**(16.769)**	**2.578**	**-**	**(52.705)**	**(1.509)**	**-**	-	(2.374)	(70.779)
Cargo/(abono) en otro resultado global	**-**	-	11.721	-	(90)	-	-	189	11.820
Cargo/(abono) a cuenta pérdidas y ganancias por cambio tipos en Inglaterra (Nota 32)	257	-	-	-	119	-	-	(249)	127
Utilización créditos en el ejercicio	-	-	-	-	-	(157.136)	-	-	(157.136)
Otros	-	-	-	-	-	-	-	(1.008)	(1.008)
Diferencias de cambio	(30)	10	-	12.509	55	-	-	299	12.843
A 31 de diciembre de 2023	**16.593**	**11.270**	**(11.802)**	**10.498**	**(10.120)**	**1.057**	**-**	**36.218**	**53.714**

(*) En el epígrafe "Amortización" se recogen 2.334 miles de euros (2022: 4.668 miles de euros) del saldo pendiente del crédito inicialmente reconocido, en aplicación del derecho a deducción establecido por Ley 27/2014, una vez considerados la no utilización durante 2020 ni 2021 (ver tabla de deducciones más adelante).

En el ejercicio 2022, como consecuencia del cambio de criterio contable que tuvo lugar, se reconocieron créditos fiscales surgidos en el ejercicio 2020 por importe de 12.049 miles de euros y 146.054 miles de euros del ejercicio 2021, de los cuales se han aplicado en el ejercicio 2023 un importe de 157.050 millones de euros,

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

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

En el ejercicio 2023 las siguientes deducciones, generadas y activadas durante este ejercicio, han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades al obtenerse base imponible positiva, por lo que no permanecen como importes pendientes de uso en ejercicios futuros al cierre:

	Año de Generación (1)	Año Vencimiento (2)	Importe pendiente a 31.12.2022	Importe reconocido en 2023	Importe aplicado	Importe pendiente a 31.12.2023
Deducciones en Canarias por inversiones en activos fijos	2023		-	26.705	26.705	-
Deducción doble imposición internacional	2023		-	6.460	6.460	-
Subtotal			**-**	**33.165**	**33.165**	**-**
Deducción 30 % Amortización (3)	2023		-	2.334	2.334	-
Total			**-**	**35.499**	**35.499**	**-**

(1) El año de generación responde al período en el cual los activos o personal que cualifican para la generación de la misma estaban asociados a la rama de actividad aeroportuaria.
(2) Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos: el RD Ley 15/2014, Disposición Transitoria Cuarta, establece un período de utilización de 15 años; Deducción recuperabilidad 30 % ajuste amortización Ley Impuesto Sociedades: en la Disposición Transitoria Trigésimo Séptima y Deducción para evitar la Doble Imposición Internacional, art. 31.6 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, no se establece límite en su utilización. Deducción por I+D+i en el art 39 de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades se establece un período de utilización de 18 años. Deducción por Donaciones (10 años).
(3) Los 2.334 miles de euros de esta deducción reconocidos, no minoran el gasto por impuesto del periodo dado que se reconocieron contablemente ya en 2015 (ver Nota 32).

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

En el ejercicio 2022 las siguientes deducciones, generadas y no aplicadas durante los años 2020 y 2021, han sido aplicadas en la liquidación del Impuesto sobre Sociedades al obtenerse base imponible positiva, por lo que no permanecen como importes pendientes de uso en ejercicios futuros al cierre:

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

(1) El año de generación responde al período en el cual los activos o personal que cualifican para la generación de la misma estaban asociados a la rama de actividad aeroportuaria.
(2) Deducción en Canarias por inversiones en activos fijos: el RD Ley 15/2014, Disposición Transitoria Cuarta, establece un período de utilización de 15 años; Deducción recuperabilidad 30 % ajuste amortización Ley Impuesto Sociedades: en la Disposición Transitoria Trigésimo Séptima y Deducción para evitar la Doble Imposición Internacional, art. 31.6 de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, no se establece límite en su utilización. Deducción por I+D+i en el art 39 de la Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades se establece un período de utilización de 18 años. Deducción por Donaciones (10 años).
(3) Los 4.668 miles de euros de esta deducción reconocidos y no aplicados fiscalmente en 2020 y 2021, junto a los 2.335 miles de euros de esta deducción reconocidos en este ejercicio 2022, y si aplicados en este periodo,, no minoran el gasto por impuesto de dichos periodos dado que se reconocieron contablemente ya en 2015 (ver Nota 32).

El Grupo no ha registrado como pasivo por impuesto diferido importe alguno relativo a la tributación de potenciales dividendos futuros dado que cuenta con la capacidad de controlar el momento de recepción de los mismos y no es probable la venta de las sociedades dependientes en un futuro previsible.

22. Prestaciones a los empleados

La tabla siguiente muestra donde se han incluido en las cuentas anuales los importes del Grupo por prestaciones postempleo:

		31 de diciembre de	
	Nota	2023	2022
Obligaciones en balance para:			
- Premios de permanencia		6.936	6.324
- Premios de jubilación anticipada		483	445
Pasivos por prestaciones a los empleados		**7.419**	**6.769**
Total pasivos en balance		**7.419**	**6.769**
Cargos en la cuenta de resultados incluidos en el resultado de explotación:	**28**		
- Premios de permanencia		694	636
- Premios de jubilación anticipada		19	42
- Planes de pensiones de aportación definida		6.774	6.153
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL		(917)	-
		6.570	**6.831**
Recálculo de valoraciones para:			
- Premios de permanencia	22.1	-	(2.391)
- Planes de pensiones de prestación definida de LLAOL	22.4	(359)	2.059
- Premios de jubilación anticipada	22.2	29	(345)
		(330)	**(677)**

22.1 Premios de permanencia

El Convenio Colectivo de Grupo de Empresas Aena (entidad pública empresarial "ENAIRE" y AENA S.M.E., S.A.) establece unos premios de permanencia por los servicios efectivamente prestados durante un período de 25, 30 o más años. El Grupo provisiona el valor actual de la mejor estimación posible de las obligaciones comprometidas en el futuro, basándose en un cálculo actuarial.

Los importes reconocidos en el estado de situación financiera se han determinado como sigue:

	2023	2022
Valor actual de las obligaciones financiadas	-	-
Valor razonable de los activos afectos al plan	-	-
Déficit de financiación de planes	-	-
Valor actual de las obligaciones no financiadas	6.936	6.324
Total déficit de planes de pensiones de prestación definida	6.936	6.324
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	-	-
Pasivo reconocido en el estado de situación financiera	**6.936**	**6.324**

Los premios de permanencia son planes de prestación definida no financiados por lo que no hay activos afectos al plan registrados.

(Importes en miles de euros salvo otra indicación)

	Valor actual de obligación
A 1 de enero de 2022	**8.660**
Gasto/(Ingreso) por intereses	44
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	592
	636
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(2.391)
	(2.391)
- Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	(581)
A 31 de diciembre de 2022	**6.324**
Gasto/(Ingreso) por intereses	231
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	417
	648
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	277
	277
- Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	(313)
A 31 de diciembre de 2023	**6.936**

El gasto contable estimado relativo a los premios de permanencia para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 asciende a 648 miles de euros (2022: 636 miles de euros). El importe de gasto contable esperado correspondiente a estos premios a lo largo del año 2024 asciende a 674 miles de euros.

La duración media ponderada de las obligaciones por prestaciones definidas es de 13,4 años (2022: 13,20 años).

22.2 Premios de jubilación anticipada

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

Durante el ejercicio 2004 tuvo lugar la exteriorización de los premios de jubilación anticipada, mediante la contratación el 25 de marzo de 2004 de un seguro de vida con pago único con Mapfre Vida. El valor de los activos del plan ha sido determinado como el valor de la provisión matemática de las pólizas de seguros afectadas.

El movimiento de la obligación para prestaciones definidas durante el año 2023 ha sido el siguiente:

	Valor actual de las obligaciones
A 31 de diciembre de 2022	**445**
Gasto/(Ingreso) por intereses	17
Rendimiento esperado fondos afectos	-
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	19
	36
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/ Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	29
	29
Extornos (Primas)	
- Extornos	**-**
Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	**(27)**
A 31 de diciembre de 2023	**483**

El movimiento de la obligación para prestaciones definidas durante el año 2022 fue el siguiente:

	Valor actual de las obligaciones
A 31 de diciembre de 2021	**787**
Gasto/(Ingreso) por intereses	4
Rendimiento esperado fondos afectos	-
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	38
	42
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(346)
	(346)
Extornos (Primas)	
- Extornos	**-**
Pagos del plan:	
- Pagos de prestaciones	**(38)**
A 31 de diciembre de 2022	**445**

22.3 Planes de pensiones de aportación definida

El Convenio Colectivo establece que todo trabajador que acredite un mínimo de 360 días naturales de servicio reconocido en alguna de las entidades y/o sociedades con domicilio social en España que constituyen el Grupo Aena podrá convertirse en partícipe del Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las entidades del Grupo Aena. El Plan de Pensiones cubre las contingencias de jubilación, incapacidad (en sus grados de permanente total, absoluta y gran invalidez) y fallecimiento, de acuerdo con los criterios recogidos en el acta de la Comisión Negociadora del III Convenio Colectivo de Aena, de fecha 16 de diciembre de 2002, sobre las características del nuevo sistema de previsión para los trabajadores del Grupo Aena, por la que se constituye el Plan de Pensiones anteriormente reseñado, y sin perjuicio de lo previsto en el acta de la Comisión de Control del Plan de Pensiones del Grupo Aena, de fecha 15 de febrero de 2005 y, en su caso, en otras posteriores sobre las especificaciones que lo regulan, por las que se desarrolla y complementa la anterior.

Para este beneficio el Grupo ha efectuado aportaciones definidas al fondo durante los ejercicios previos a 2013. Sin embargo, para los ejercicios 2017, 2016, 2015, 2014 y 2013, la Sociedad no ha efectuado estas aportaciones debido a la supresión establecida en la Ley 3/2017 de 27 de junio, Ley 48/2015, de 29 de octubre, Ley 36/2014, de 26 de diciembre, Ley 22/2013 de 23 de diciembre y el RDL 17/2012 de 27 de diciembre, respectivamente, donde se establece que las empresas públicas empresariales no pueden realizar aportaciones a planes de pensiones de empleado o contratos de seguro colectivo que incluyan la cobertura de la contingencia de jubilación.

Desde el ejercicio 2018 se han venido realizando aportaciones extraordinarias al Plan de Pensiones con base en la aplicación del último párrafo del Art. 18.2 de la LPGE 2019, el Art. 3.2 del RD-Ley 24/2019, y el párrafo final del artículo 3 Dos del Real Decreto-ley 2/2020 por los siguientes importes:

Año	Miles de euros
2018	498
2019	650
2020	2.444
2021	1.965
2022	1.977
2023	1.973
Total	**9.507**

22.4 Planes de pensiones de prestación definida y de aportación definida de LLAOL

Con fecha 31 de enero de 2017, London Luton Airport Operations Limited (LLAOL), con el acuerdo de los empleados de la Sociedad y los fideicomisarios del plan (*Trustees*) llevó a cabo el cierre al devengo de beneficios futuros de su plan de pensiones de prestación definida (London Luton Airport Pension Scheme o LLAPS), que fue sustituido, a partir del 1 de febrero de 2017, por un plan de pensiones de aportación definida.

A partir de la fecha de cierre del LLAPS, los miembros activos del plan se convirtieron en miembros diferidos del mismo y dejaron de acumular beneficios por servicios prestados al empleador (LLAOL). Así mismo, a partir de esa fecha, cesaron las aportaciones por servicios prestados tanto por parte de LLAOL como por parte de los miembros del plan, manteniéndose por parte de LLAOL únicamente la obligación de realizar aquellas aportaciones que, de acuerdo con las valoraciones periódicas del plan, se estimen necesarias para garantizar el pago de las prestaciones por servicios prestados devengadas con anterioridad al 31 de enero de 2017, actualizadas anualmente de acuerdo con los términos previstos en las reglas del LLAPS.

Este plan de pensiones de aportación definida es gestionado por un tercero seleccionado al efecto. Los activos del Plan son mantenidos en fondos individuales de ahorro, separadamente de los activos del Grupo. Los empleados hacen contribuciones a dichos fondos individuales hasta un máximo de un 5% de su salario básico. Los empleados pueden decidir el importe de su aportación y como invertirla. El Grupo realiza aportaciones en una proporción 2:1, hasta un máximo del 12 % del salario básico. El coste de las aportaciones por el Grupo al Plan de aportación definida a lo largo del ejercicio 2023 ha sido de 1.469 miles de euros (2022: 12.551 miles de euros).

Los compromisos de prestación definida de grupo LLAH III reconocidos en el estado de situación financiera consolidado, así como el movimiento del valor actual de las obligaciones y del valor razonable de los activos del plan es el siguiente:

	Valor actual de las obligaciones
A 31 de diciembre de 2022	**121.455**
Gasto/(Ingreso) por intereses	5.784
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	-
	5.784
Recálculo de valoraciones:	
(Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(415)
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	(468)
	(883)
Diferencias de conversión	2.500
Aportaciones al Plan por la empresa (*)	917
Pagos del Plan	
- Pagos de prestaciones	(3.831)
- Gastos de administración	(917)
A 31 de diciembre de 2023	**125.025**

(*) Por costes de administración

	Valor razonable de los activos del Plan
A 31 de diciembre de 2022	**(121.455)**
Gasto/(Ingreso) por intereses	(5.784)
Rendimiento fondos afectos	524
	(5.260)
Recálculo de valoraciones:	
- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	
Impacto del requisito de financiación mínima	
	-
Diferencias de conversión	(2.500)
Aportaciones al Plan por la empresa	(552)
Pagos del Plan	
- Pagos de prestaciones	3.825
- Gastos administración	917
A 31 de diciembre de 2023	**(125.025)**

Los compromisos de prestación definida reconocidos en el estado de situación financiera consolidado en 2022, así como el movimiento del valor actual de las obligaciones y del valor razonable de los activos del plan era el siguiente:

	Valor actual de las obligaciones
A 31 de diciembre de 2021	**216.124**
Gasto/(Ingreso) por intereses	3.776
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	0
	3.776
Recálculo de valoraciones:	
(Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales	(75.232)
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	(9.755)
	(84.987)
Diferencias de conversión	(8.022)
Aportaciones al Plan por la empresa (*)	965
Pagos del Plan	
- Pagos de prestaciones	(5.436)
- Gastos de administración	(965)
A 31 de diciembre de 2022	**121.455**
(*) Por costes de administración	

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

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

Imputaciones a resultados	2023	2022
Gasto/(Ingreso) por intereses	-	92
Coste por servicios pasados y ganancias y pérdidas en liquidaciones	917	965
Cargo total en cuenta de pérdidas y ganancias	**917**	**1.057**

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

Activos del plan	2023	2022
Acciones	-%	-%
Renta Fija en Bonos calificados de inversión	- %	- %
Fondos de Inversión y otros	99 %	92 %
Efectivo	1 %	8 %

- (Ganancias)/Pérdidas por cambios en hipótesis actuariales

La variación reconocida en el patrimonio se corresponde con las pérdidas y ganancias actuariales que se deben a variaciones en:

	2023	2022
Rentabilidad activos afectos por encima de rentabilidad esperada	524	84.646
Hipótesis financieras	2.723	(82.880)
Cambios en hipótesis demográficas	(1.983)	(121)
Experiencia	(1.155)	7.769
Impacto del requisito de financiación mínima / límite del activo	(468)	(9.755)
A 31 de diciembre	**(359)**	**(341)**

Al cierre del ejercicio 2023, no se produce déficit en el pasivo neto (2022: no se produce déficit), debido principalmente a la significativa disminución de la rentabilidad esperada de los activos, que se ha visto compensado por cambios en las hipótesis financieras utilizadas en el cálculo de los pasivos, especialmente por el descenso en la tasa de descuento y en la tasa de inflación.

La tasa de descuento empleada en diciembre de 2023 (4,55%) ha sido relativamente inferior a la empleada en el ejercicio anterior (4,75%), debido a la reducción en la prima de riesgo.

El Grupo ha realizado un análisis de sensibilidad sobre las principales hipótesis actuariales, así como sobre las condiciones de mercado, a las que el fondo es altamente sensible:

	Impacto en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos (miles de euros)		
	Cambio en las hipótesis	Incremento	Disminución
Tasa de descuento	0,50 %	9.228	10.057
Tasa de inflación	0,50 %	9.636	8.952

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

En 2020, con objeto de paliar los efectos de la importante reducción de actividad, el subgrupo Luton definió un plan de contingencia con el objetivo de asegurar su liquidez en el que, entre otras medidas, se acordó con las entidades fideicomisarias del Plan de prestación definida un diferimiento del pago de las aportaciones comprometidas para 2020 y primer semestre de 2021. Conforme a este acuerdo, durante 2023 se aportaron 1.8 millones de libras. Con esta aportación, se han efectuado todas las contribuciones establecidas en dicho Plan.

23. Provisiones y contingencias

23.1 Provisiones

El movimiento de este epígrafe para los ejercicios 2023 y 2022 se muestra a continuación:

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
Saldo a 1 de enero de 2023	**63.425**	**13.983**	**5.428**	**5.655**	**32.115**	**1.673**	**122.279**
Dotaciones	12.127	33.636	1.030	9.972	24.395	523	81.683
Reversiones/ Excesos	(3.956)	(6.180)	(1.295)	(344)	(150)	(328)	(12.253)
Aplicaciones	(10.189)	(1.206)	1.110	(5.619)	(48.497)	(43)	(64.444)
Diferencias conversión	18	5	-	-	25	-	48
A 31 de diciembre de 2023	**61.425**	**40.238**	**6.273**	**9.664**	**7.888**	**1.825**	**127.313**

	Actuaciones medioambientales	Responsabilidades	Impuestos	Expropiaciones e intereses de demora	Otras provisiones de explotación	Provisiones relacionadas con la infraestructura	Total
Saldo a 1 de enero de 2022	**105.518**	**14.531**	**5.659**	**5.972**	**7.916**	**1.234**	**140.830**
Dotaciones	5.097	6.650	472	-	42.357	441	55.017
Reversiones/Excesos	(36.769)	(6.164)	(1.857)	(317)	(261)	-	(45.368)
Aplicaciones	(10.372)	(1.034)	1.154	-	(17.876)	(2)	(28.130)
Diferencias conversión	(49)	-	-	-	(21)	-	(70)
A 31 de diciembre de 2022	**63.425**	**13.983**	**5.428**	**5.655**	**32.115**	**1.673**	**122.279**

Análisis del total de provisiones:

	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
No corriente	101.605	66.748
Corriente	25.708	55.531
Total	**127.313**	**122.279**

23.1.1 Provisiones para actuaciones medioambientales

Dentro de este epígrafe se reconocen provisiones por importe de 59.441 miles de euros (31 de diciembre de 2022: 61.354 miles de euros) relacionadas con las obligaciones previstas para llevar a cabo las obras de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales para cumplir con la normativa vigente en materia de ruidos generados por las infraestructuras aeroportuarias.

Adicionalmente, se reconoce una provisión medioambiental de 1.400 miles de euros (2022: 1.400 miles de euros) en relación con las medidas adicionales contempladas en la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la condición novena de la Declaración de Impacto Ambiental del aeropuerto

Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 30 de noviembre de 2001, y que prevé actuaciones en la Gravera de Arganda, corredores biológicos y río Jarama. En la provisión de 2023 se recogen también los derechos de emisión de gases de efecto invernadero adquiridos por Aena para su consumo, por un importe de 584 miles de euros (2022: 671 miles de euros), que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2023, realizada con base en las emisiones realmente producidas durante 2022 (ver Nota 26).

En el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2023, se han dotado 11.656 miles de euros en la provisión para actuaciones medioambientales la actualización de huellas acústicas de algunos planes de aislamiento, de los cuales 1.579 miles de euros se corresponden al coste financiero. En el cálculo de la provisión se ha utilizado un coste medio unitario de 7.468 euros/vivienda (excepto para el caso del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 24.206 euros/vivienda debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 7 aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de 5.357 euros/vivienda). La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el "Inmovilizado material".

En el ejercicio 2022, se dotaron 4.923 miles de euros la provisión para actuaciones medioambientales la actualización de huellas acústicas de algunos planes de aislamiento, de los cuales 866 miles de euros se corresponden al coste financiero. En el cálculo de la provisión se ha utilizado un coste medio unitario de 7.560 euros/vivienda (excepto para el caso del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el que se estimó un coste de 23.323 euros/vivienda debido a la tipología de las viviendas y edificios pendientes de aislar en este aeropuerto, y para otros 7 aeropuertos, cuyo importe medio estimado es de 4.494 euros/vivienda). La contrapartida de dichas dotaciones se encuentra recogida en el "Inmovilizado material".

La reversión acontecida durante el ejercicio 2023 por importe de 3.956 miles de euros se relaciona, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda, en cada uno de los aeropuertos, respecto al 2022. Tal reversión se ha efectuado contra el valor del inmovilizado contra el que se dotó en su día la provisión. En cualquier caso, esta reducción es debida únicamente al alcance de las actuaciones que ha sido necesario realizar, dado que los precios aplicados se mantienen sin variación al estar sujetos al Acuerdo Marco aprobado en el año 2016.

La reversión acontecida durante el ejercicio 2022 por importe de 36.769 miles de euros se relaciona, fundamentalmente, con un descenso en el importe medio del coste estimado de aislamiento por vivienda, en cada uno de los aeropuertos, respecto al ejercicio anterior.

La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

En materia de ruidos, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, obliga a aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados para aquellos aeropuertos que superen 50.000 operaciones/año.

El Grupo reconocerá contablemente las provisiones correspondientes en el momento en que surja la obligación de aislar viviendas, esto es, bien en el momento en que se apruebe una nueva huella acústica con trascendencia en términos de aislamiento acústico, una servidumbre y su plan de acción (mediante Real Decreto), bien mediante la aprobación de una nueva Declaración de Impacto Ambiental como consecuencia de la evaluación ambiental de proyectos que así lo requieran. Dichas normas publicadas son las que se consideran a la hora de realizar las provisiones, independientemente de que sea con posterioridad cuando se ejecuten las actuaciones de aislamiento sobre las edificaciones afectadas, lo que provoca una diferencia temporal entre la provisión y la ejecución de las obras. Los administradores no esperan que se produzcan pasivos o contingencias adicionales por este concepto que pudieran ser significativos.

23.1.2 Provisiones para responsabilidades

Dentro de este epígrafe se recogen, principalmente, provisiones realizadas sobre la base de las mejores estimaciones de los directores del Grupo para hacer frente a riesgos relacionados con litigios, reclamaciones y compromisos en curso conocidos a la fecha de cierre del ejercicio para los que se espera que sea probable una salida de recursos en el medio o largo plazo. A 31 de diciembre de 2023 y 2022 los saldos de la Provisión correspondían, principalmente, a sentencias desfavorables en reclamaciones efectuadas por arrendatarios, así como a reclamaciones laborales y otras efectuadas por empresas contratistas.

Durante el ejercicio 2023 las dotaciones efectuadas por el Grupo, por un importe total de 33.636 miles de euros, han correspondido, principalmente, a reclamaciones de arrendatarios comerciales por aplicación de la DF7, donde se ha considerado oportuno calificar el riesgo comercial como probable, dada la controversia judicial existente, por un importe de 11.845 miles de euros, a reclamaciones efectuadas dentro del curso normal del negocio aeronáutico por importe de 15.023

miles de euros, a reclamaciones por expedientes de obra por importe de 3.506 miles de euros, a reclamaciones de expedientes descentralizados por 532 miles de euros y a reclamaciones de origen laboral por importe de 1.574 miles de euros.

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

Durante el ejercicio 2023 las reversiones efectuadas por el Grupo, por un importe total de 6.180 miles de euros, se producen,principalmente, por la resolución favorable a la Sociedad de contenciosos laborales por un importe de 5.662 miles de euros, y otros riesgos de contratación de obras que han ascendido a 480 miles de euros. Las reversiones se han abonado en la cuenta de pérdidas y ganancias, en el epígrafe de "Provisiones de Personal" o “Exceso de provisiones”, según su naturaleza.

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

Los administradores del Grupo no estiman que, del conjunto de responsabilidades en curso, puedan surgir pasivos adicionales que afectaran significativamente a estas cuentas anuales.

23.1.3 Provisiones para impuestos

Dentro de este epígrafe se recoge principalmente aquellas provisiones dotadas en relación con recursos presentados por el Grupo por disconformidad con las liquidaciones recibidas por la Administración Fiscal de ciertos tributos locales ligados a los activos aeroportuarios y que están pendientes de resolución, de los que se espera una salida probable de efectivo, cuyo importe definitivo y cuya fecha de liquidación definitiva son inciertos a la fecha de preparación de estas Cuentas Anuales.

El importe de las reversiones, íntegramente abonadas en la cuenta de pérdidas y ganancias en su epígrafe “Exceso de provisiones”, se relaciona principalmente con resoluciones favorables en liquidaciones que se encontraban en controversia o prescripciones de dichas liquidaciones tributarias en favor del Grupo.

23.1.4 Provisiones por expropiaciones e intereses de demora

La provisión por expropiaciones e intereses de demora recoge la mejor estimación del importe correspondiente a la diferencia entre los justiprecios pagados en las expropiaciones de los terrenos adquiridos en las ampliaciones de los aeropuertos y las estimaciones de los precios que la Sociedad tendría que pagar, considerando que fuera probable que ciertas reclamaciones judiciales en curso sobre algunos de los justiprecios pagados tuvieran un éxito favorable para los reclamantes. En el importe estimado de dichas diferencias en los justiprecios la Sociedad ha tenido en cuenta los intereses de demora, tomando como base de cálculo el tipo de interés legal del dinero vigente en cada año.

A 31 de diciembre de 2023 existen dotadas provisiones que corresponden, principalmente, a contenciosos relacionados con expropiaciones de terrenos, destacando los del aeropuerto de Vigo y Palma de Mallorca. El conjunto de estos procedimientos ha dado lugar a una provisión por importe de 9.663 miles de euros, de los cuales 8.053 miles de euros corresponden a diferencias de justiprecio, que han tenido como contrapartida mayor valor de terrenos, y 1.610 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2023, que han tenido como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones (2022: 5.655 miles de euros, de los cuales 4.712 miles de euros correspondían a diferencias de justiprecio y 942 miles de euros a intereses de demora devengados a 31 de diciembre de 2022, que tuvieron como contrapartida gasto por intereses de demora de expropiaciones).

Las reversiones realizadas durante el ejercicio 2023 son consecuencia, principalmente, de resoluciones favorables a los intereses de Aena, destacando la reversión de la provisión del aeropuerto de Bilbao. De los 344 miles de euros revertidos, 260 miles de euros se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de 84 mil euros, como menor gasto por intereses de demora de expropiaciones (2022: De los 317 miles de euros revertidos, 244 miles de euros se han abonado al valor del inmovilizado contra el que se dotaron en su día, y el resto, por importe de 73 mil euros, se han abonado a resultados).

El gasto financiero de intereses por expropiaciones a 31 de diciembre de 2023, una vez tenidas en cuenta las reversiones citadas, ha ascendido a 668 miles de euros (31 de diciembre de 2022: ingreso financiero de 73 miles de euros).

23.1.5 Otras provisiones de explotación

Este epígrafe recoge, principalmente, la provisión por bonificaciones aplicables a las prestaciones patrimoniales de aterrizaje y salida de pasajeros de Aena, devengadas por las compañías aéreas que operan durante determinados días de la semana en los aeropuertos de las islas Canarias. Asimismo, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2016, establecía incentivos en la prestación patrimonial pública de salida de pasajeros por el crecimiento de pasajeros en las rutas operadas en la red de Aena.

El impacto de la Covid-19 en la actividad aeroportuaria provocó que estos incentivos se quedaran sin efecto por lo que, con el fin de contribuir a la reactivación del tráfico aéreo en España, para la temporada de invierno 2021, el Consejo de Administración aprobó el incentivo extraordinario de recuperación de operaciones aplicable entre noviembre 2021 y marzo 2022, en el que se reembolsó la tarifa media mensual de aterrizaje de las operaciones que superaron el umbral del 75%, en referencia a las operaciones realizadas en los meses equivalentes de la temporada de 2019, por el porcentaje de recuperación que corresponda a cada aerolínea.

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

Para la temporada de verano 2022, el Consejo de Administración de Aena aprobó el incentivo comercial de incremento del tráfico de pasajeros. Este incentivo estuvo en vigor desde el día 1 de abril hasta el día 31 de octubre de 2022. El incentivo reembolsaba la tarifa media aplicada a los pasajeros comerciales de salida que ésta transporte siempre que el número de pasajeros de salida que transporte la compañía supere los umbrales definidos por zonas geográficas. La programación de asientos al finalizar la temporada debía haber igualado o superado el "umbral de asientos programados" EOS (End Of Season) respecto a HBD (Historic Baseline Date).

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

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

Para las temporadas de verano 2023 e invierno 2023, el Consejo de Administración de Aena aprobó el incentivo al número de pasajeros de salida adicionales y se aplica por la apertura de rutas a nuevos destinos, en función de la aportación al crecimiento en número de pasajeros en las rutas que se operan desde los aeropuertos de la red de menos de 3 millones de pasajeros anuales en 2022 y por la aportación al crecimiento en número de pasajeros de las rutas con destino a Asia que se operan desde todos los aeropuertos de la red de la temporada. El incentivo se cifra en un importe equivalente al 100% de la cuantía media de la prestación pública por salida de pasajeros de la compañía en la ruta. En el mismo Consejo también se aprobó la prórroga del incentivo por operativa en los Helipuertos de Algeciras y Ceuta para las temporadas de verano e invierno de 2023.

El efecto conjunto de todos los incentivos al tráfico ha supuesto una dotación de 24.120 miles de euros en el ejercicio 2023 (neta de la reversión de 149 miles de euros de provisiones de años anteriores) frente a 41.308 miles de euros en el mismo período de 2022 (neta de la reversión de 46 miles de euros de dotaciones de ejercicios anteriores).

Por otra parte, se han producido aplicaciones de 48.345 miles de euros contra esta provisión de incentivos a compañías aéreas durante el ejercicio 2023 (2022 17.838 miles de euros).

A 31 de diciembre de 2023 el saldo de la cantidad provisionada por los anteriores conceptos asciende a un importe de 7.369 miles de euros (2022: 31.152 miles de euros).

Por otra parte, en este epígrafe también se recoge una provisión por el desmantelamiento del aparcamiento que se está construyendo en las inmediaciones del edificio de Piovera, en Madrid (España), por un importe de 442 miles de euros (2022: 450 miles de euros). Dicho aparcamiento revertirá al Ayuntamiento de dicha ciudad una vez finalice el periodo de arrendamiento, estando previsto que entre en funcionamiento durante 2024.

Asimismo, continúa en este ejercicio 2023 la provisión para cubrir posibles contingencias relacionadas con el Plan de Inversiones de ANB por importe de 501 miles de euros (2022: 476 miles de euros de la filial ANB y reversión del total de la

provisión de la filial LLAH III, para cubrir posibles contingencias derivadas de las modificaciones contractuales como consecuencia del impacto de la COVID-19).

23.1.6 Provisiones para actuaciones relacionadas con la infraestructura

Esta provisión corresponde en su totalidad a la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM) (ver Nota 2.2), para la reposición de las inversiones. En el ejercicio 2023 se ha dotado 489 miles de euros (2022: 410 miles de euros), junto con el efecto financiero por importe 34 miles de euros (2022: 31 miles de euros).

Durante este ejercicio se ha registrado un exceso de provisión por actuaciones relacionadas con la infraestructura por importe de 328 euros como consecuencia de los ajustes derivados de los cambios de estimación en cuanto a los importes y plazos de las futuras actuaciones registrados también dentro del epígrafe "Otros gastos de explotación de la Cuenta de Resultados consolidada adjunta. En el ejercicio 2022 no se registró ningún ajuste por cambios de estimación.

23.2 Pasivos contingentes

Al cierre de los ejercicios 2023 y 2022 el Grupo mantiene reclamaciones y controversias legales en su contra, como consecuencia natural del transcurso normal de su negocio, que la Dirección considera obligaciones posibles para las que no es probable que se produzca una salida de recursos.

23.2.1 Actividades comerciales

- Como consecuencia de la crisis sanitaria originada por la COVID-19, algunos arrendatarios plantearon reclamaciones con base en la cláusula de creación jurisprudencial "*rebus sic stantibus*" solicitando, entre otras, que los Juzgados estimen la necesidad de adoptar medidas cautelares en el sentido de que Aena se abstenga de facturar las rentas pactadas en los contratos y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de los mismos. Todo ello con la consiguiente demanda ordinaria.

  En relación con la calificación del riesgo de estos procedimientos, visto el avance y desarrollo procesal de esta controversia judicial (se dispone de sentencias de las Audiencias Provinciales en las que de forma unánime aplican la DF7 para resolver el conflicto y consideran que esta norma es constitucional), la dirección de la Sociedad ha pasado a considerar oportuno calificar el riesgo comercial derivado de esta controversia como probable, dotando en el ejercicio 2023 una provisión por responsabilidades por importe de 11,8 millones de euros (ver Nota 23.1). Sin embargo, en lo relativo a los litigios referidos a los arrendatarios comerciales a los que, según criterio de la Sociedad, no resulta de aplicación la DF7 y aún no se ha dictado sentencia, en dichos casos, se continúa considerando como posible el riesgo de una resolución del procedimiento en contra de los intereses de Aena. A la fecha de formulación de las presentes cuentas anuales, la Sociedad estima que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios comerciales podrían llegar a suponer un menor ingresos en un rango de entre 2 a 15 millones de euros.

23.2.2 - Otras contingencias

- ***Procedimientos judiciales contra las tarifas aeroportuarias. Resoluciones de la CNMC***

  1º.- Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2022

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

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

  Asimismo, el 17 de febrero de 2022 la CNMC dictó la Resolución sobre el informe de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2022 ("Informe de supervisión").

  En relación con estas resoluciones:

  Ryanair DAC interpuso recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional frente a la Resolución de conflictos 2022. En el momento de formulación de estas Cuentas Anuales, el recurso interpuesto por Ryanair DAC se encuentra pendiente de resolución.

Ryanair DAC, Emirates y Lurthansa interpusieron recursos contenciosos-administrativos ante la Audiencia Nacional frente al Informe de supervisión. En el momento de formulación de estas Cuentas Anuales, los recursos interpuestos por Emirates y Lufthansa han finalizado sin sentencia y el recurso interpuesto por Ryanair DAC se encuentra pendiente de resolución.

La Dirección del Grupo considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

2º.- Procedimientos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2023

El 23 de septiembre de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto tarifario promovido por ALA, Ryanair e IATA frente a la decisión del Consejo de Administración de Aena de 26 de julio de 2022 en la que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2023.

El 15 de diciembre de 2022 la CNMC resolvió estimar parcialmente los conflictos anteriormente mencionados ("Resolución de conflictos 2023"). Frente a esta Resolución Ryanair DAC e IATA interpusieron recursos contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional.

En el momento de formulación de las presentes Cuentas Anuales Consolidadas, ambos recursos se encuentran pendientes de resolución. La Dirección del Grupo considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

3º.- Procedimiento de conflictos contra las tarifas aeroportuarias del ejercicio 2024

El 25 de julio de 2023 el Consejo de Administración aprobó las tarifas aeroportuarias de 2024.

Ryanair DAC, IATA y ALA han promovido un conflicto tarifario ante la CNMC frente a la aprobación de las tarifas aeroportuarias de 2024.

En la fecha de formulación de las presentes Cuentas Anuales Consolidadas, el procedimiento tarifario se encuentra pendiente de resolución por parte de la CNMC. La Dirección del Grupo considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

23.3 Activos contingentes

23.3.1 Solicitud de modificación del DORA 2017-2021

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

Mediante resolución de 16 de diciembre de 2021 la DGAC acordó no iniciar el procedimiento de modificación del DORA al no apreciar la concurrencia de todas las circunstancias excepcionales a las que se refiere el artículo 27 y no haber observado elementos en el DORA de cuya modificación pudiera derivarse la compensación solicitada. Ante esta denegación, Aena interpuso recurso de alzada, el cual ha sido igualmente desestimado por la Secretaría General de Transportes y Movilidad con fecha 23 de marzo de 2022.

Aena considera que concurren todos los requisitos previstos en el mencionado artículo 27 para la modificación del DORA y la concesión del reequilibrio económico previsto en dicha norma, por lo que ha iniciado un proceso que continúa en tramitación en el Tribunal Superior de Justicia de Madrid., actualmente, en fase de conclusiones.

Esta solicitud de modificación está en línea, además, con las medidas adoptadas por los reguladores de diversos países europeos en los que se ha reconocido el desequilibrio económico sufrido por los gestores aeroportuarios con motivo de esta crisis sanitaria.

24. Subvenciones

Subvenciones de capital

El detalle y movimiento de este epígrafe a 31 de diciembre de 2023 y 2022 es el siguiente (en miles de euros):

Subvenciones de capital de organismos oficiales europeos	2023	2022
1 de enero	**395.721**	**425.381**
Adiciones	8.444	4.806
Imputaciones a resultados	(32.565)	(34.466)
31 de diciembre	**371.600**	**395.721**

Las altas del ejercicio 2023 se corresponden con derechos de emisión de gases de efecto invernadero de asignación gratuita correspondientes al aeropuerto de Barcelona- El Prat, el cobro recibido de la Junta de Castilla y León por un terreno del aeropuerto de Burgos, un carril bici en el aeropuerto de Menorca, puntos de recarga para vehículos handling en la red de aeropuertos y las aplicaciones AGORA y SCENA para lograr la transformación de la información aeronáutica en formato digital y dar cumplimiento a las regulaciones europeas.

Las altas del ejercicio 2022 se corresponden con derechos de emisión de gases de efecto invernadero de asignación gratuita correspondientes al aeropuerto de Barcelona- El Prat y el cobro recibido de la Junta de Castilla y León por un terreno del aeropuerto de Burgos.

El desglose de este saldo entre la parte corriente y no corriente es el siguiente (en miles de euros):

	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
No corriente	342.090	364.599
Corriente	29.510	31.122
Total	**371.600**	**395.721**

Las subvenciones corresponden, principalmente, a recursos otorgados por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias. Han sido varios por programas operativos, todos quinquenales, desde el año 1993 hasta el 2007 (a.i.), y los fondos se encuentran cobrados en su totalidad. El coste bruto de los activos en uso afectos a estas subvenciones es de 2.366 millones de euros, que corresponden a inmovilizado material (2022: 2.372 millones de euros).

Durante el ejercicio 2023 se han cobrado 5.095 miles de euros correspondientes a subvenciones de capital (2022: 4.877 miles de euros).

Al cierre del ejercicio 2022 y 2023 el Grupo considera cumplidas todas las condiciones necesarias para la percepción y disfrute de las subvenciones detalladas anteriormente.

Subvenciones de explotación

Durante el ejercicio 2023 se han reconocido en la cuenta de pérdidas y ganancias subvenciones de explotación por importe de 46.472 miles de euros (véase Nota 29). Destaca la subvención cobrada en el ejercicio por importe de 45.133 miles de euros concedida por el Fondo de Solidaridad de la Unión Europea para compensar los gastos incurridos por Aena para mitigar los efectos provocados por la pandemia de COVID-19: controles sanitarios a la llegada de pasajeros, actuaciones de desinfección de edificios, terminales, dependencias externas y carros portaequipajes, actuaciones de refuerzo de seguridad y comunicación a los usuarios en instalaciones aeroportuarias y aumento de la frecuencia de filtros en los sistemas de ventilación conforme a las recomendaciones sanitarias.

25. Otros pasivos a largo plazo

	Pasivo Largo plazo	
	2023	2022
Fianzas y otros	8.382	13.185
Total	**8.382**	**13.185**

26. Compromisos medioambientales

La dirección del Grupo, fiel a su compromiso de preservación del medioambiente y de la calidad de vida de su entorno, viene acometiendo inversiones en esta área, que permiten la minimización del impacto medioambiental de sus actuaciones y la protección y mejora del medioambiente.

El inmovilizado material al 31 de diciembre de 2023 incluye inversiones de carácter medioambiental por importe de 590,3 millones de euros, cuya amortización acumulada asciende a 320,5 millones de euros (2022: inversiones por 567,1 millones de euros y amortizaciones por 305,7 millones de euros).

Las inversiones de naturaleza medioambiental realizadas por el Grupo durante el ejercicio 2023, que comprenden los elementos incorporados al patrimonio del Grupo con el objeto de ser utilizados de forma duradera en su actividad, cuya finalidad principal es la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medioambiente, incluyendo el control, prevención, reducción o eliminación de la contaminación futura de las operaciones del Grupo, se detallan, por aeropuerto, a continuación:

	Miles de euros	
	2023	2022
Madrid/Barajas	7.258	2.537
Barcelona	6.264	274
Palma Mallorca	3.756	5.673
Bilbao	2.739	333
Valencia	2.262	340
Tenerife Sur	2.115	693
Alicante	2.011	2.513
Málaga	1.554	425
Lanzarote	1.547	428
Santiago	1.292	127
Gran Canaria	1.152	437
Sevilla	1.036	143
Tenerife Norte	783	81
A Coruña	697	450
Reus	670	256
Granada-Jaén	529	42
Menorca	507	475
Resto Aeropuertos	11.177	4.587
Total	**47.349**	**19.814**

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2023 y 2022 incluye los siguientes gastos incurridos de carácter medioambiental detallados por conceptos:

	Miles de euros	
	2023	2022
Reparaciones y conservación	(7.588)	(9.387)
Servicios profesionales independientes	(2.900)	(2.791)
Otros servicios medioambientales	(4.419)	(4.132)
Total	**(14.907)**	**(16.310)**

Las provisiones y contingencias de naturaleza medioambiental se detallan en la Nota 23. La normativa en materia de evaluación ambiental (actualmente Ley 21/2013), exige el sometimiento a evaluación de impacto ambiental de determinados proyectos de AENA S.M.E., S.A. (en particular las ampliaciones de pista superiores a 2.100 metros) y concluyen con la formulación por parte del Ministerio para la Transición Ecológica de las correspondientes declaraciones de impacto ambiental, que recogen la obligación de llevar a cabo la elaboración y ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

A 31 de diciembre de 2023 en aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico de la matriz se han insonorizado un total de 28.791 viviendas y edificaciones de usos sensibles (2022: 27.574 viviendas), destacando las 12.922 viviendas en el entorno del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (2022: 12.922 viviendas), 3.231 en Alicante-Elche (2022: 3.180 viviendas), 4.247 viviendas en Valencia-Manises (2022: 3.953 viviendas), 2.100 en Bilbao (2022: 1.681), 1.118 en Tenerife Norte (2022: 1.099 viviendas), 1.441 en Palma de Mallorca (2022: 1.176), y 814 en Málaga-Costa del Sol (2022: 814 viviendas).

Así mismo, de acuerdo con las resoluciones del Ministerio para la Transición Ecológica por las que se formulan declaraciones de impacto ambiental, correspondientes a los aeropuertos de AENA, se están llevando a cabo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indicaban en los estudios del impacto ambiental preceptivos y en las citadas Declaraciones de Impacto Ambiental, cumpliendo con una serie de condiciones relacionadas principalmente con la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, protección y conservación de los suelos, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la vegetación, fauna y hábitats naturales, protección del patrimonio cultural, reposición servicios y vías pecuarias, ubicación de canteras, de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

26.1 Información sobre derechos de emisión de gases de efecto invernadero

Hasta enero de 2021, Aena contaba con ocho aeropuertos afectados por la normativa del Régimen del Comercio de Derechos, que eran Josep Tarradellas Barcelona- El Prat, Palma de Mallorca, Alicante- Elche Miguel Hernández, Valencia, Málaga-Costa del Sol, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife Sur. A partir del 1 de enero de 2021 entró en vigor la exclusión del Régimen para los aeropuertos de Miguel Hernández Alicante-Elche, Valencia, Málaga- Costa del Sol, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife Sur, por cumplir los condicionantes de la ley para su obtención. De forma que estos aeropuertos sólo están obligados a realizar el Informe anual de emisiones y someterlo a verificación, para demostrar a los organismos competentes que siguen siendo instalaciones de bajas emisiones, y que, por tanto, continúan cumpliendo los requerimientos de la exclusión concedida. Por tanto, en 2023 (con asignación, compra y entrega de derechos en 2022) solo quedan dos aeropuertos de la red en el Régimen de Comercio de Derechos de emisión: Barcelona y Palma de Mallorca. Y del mismo modo que en años anteriores, antes del 31 de marzo de 2023, se recibirá la asignación de derechos correspondiente al ejercicio 2023. Algunas de las resoluciones de exclusión concedidas incluyen un compromiso de reducción de emisiones anual para los próximos cinco años, de forma que, los aeropuertos que superen el máximo de emisiones anual fijados en dichos compromisos, deben entregar el exceso de emisiones en forma de derechos de emisión/ EUA. En concreto, los aeropuertos que tienen incluido el compromiso de reducción en su resolución de exclusión son: Miguel Hernández Alicante-Elche, Valencia, Málaga- Costa del Sol, Fuerteventura, Gran Canaria y Tenerife Sur, de los cuales trás el cálculo y verificación de 2022 (realizado en febrero de 2023) se comprobó que tanto Fuerteventura como Tenerife Sur habían superado las emisiones máximas que los organismos competentes les habían marcado para el ejercicio 2023: Tenerife Sur en 22 TCO2 y Fuerteventura en 7 TCO2. Como consecuencia de ello, en la compra de derechos de emisión efectuada en 2023 se compraron los derechos necesarios para los cuatro centros (Barcelona- El Prat, Palma de Mallorca, Fuerteventura y Tenerife Sur).

En cuanto a los tipos de derechos asignados, a todos los aeropuertos se les asignan derechos de emisión tipo EUA que hay que adquirir en el mercado de subastas. Además, el Aeropuerto de Barcelona- El Prat tiene concedida la asignación gratuita, de forma que en 2023 recibió 1.532 derechos gratuitos (2022: 1.532 derechos gratuitos).

Al cierre del ejercicio 2023 figuran registradas existencias (Nota 14) por importe de 193 miles de euros correspondientes a 2.074 derechos de emisión de gases de efecto invernadero, adquiridos o recibidos de forma gratuita por Aena para su consumo. Asimismo, se ha dotado una provisión por 5.868 derechos, valorados en 584 mil euros, que se corresponden con la mejor estimación de los derechos consumidos durante 2023, y que ascienden a 6.942 derechos. Para ello se estima que los valores verificados de emisiones de 2023 (se verificarán en febrero de 2024) sean una media entre los datos de las emisiones en esos aeropuertos de lo emitido en 2021 y 2022, lo que supondrían un total de 6.942 Tm CO2. Además, se descuenta el saldo disponible actualmente en las cuentas de ambos centros y, por último, se estima el precio de la Tonelada de CO2 en el momento de realizarse la compra (antes del 30 de abril de 2023) en 120 €/Tm CO2. Para la estimación del precio por tonelada, se ha tenido en cuenta que los precios fluctúan y además de que es un mercado especulativo, depende de factores como el precio del gas o de la electricidad, de la situación macroeconómica de los principales países emisores o de las políticas de reducción, entre otros factores, por lo que su estimación es muy compleja, pero la tendencia a la baja está siendo muy marcada y así a 30 de enero de 2023 el precio es de 61,33 €/Tm.

26.2 Sostenibilidad medioambiental

La sostenibilidad, se configura por tanto como un eje estratégico en el DORA 2022-2026. En este sentido, este documento fija las condiciones para el desarrollo sostenible de la red de aeropuertos de Aena estableciendo unos estándares en materia medioambiental que se articulan a través de seis indicadores, por medio de los cuales se podrán cuantificar aspectos concretos en el desempeño medioambiental de los aeropuertos de la red. Los seis indicadores que definen los estándares medioambientales se identifican a continuación:

Indicador		Nivel objetivo					Aeropuertos de Aena en los que aplica
MAMB-01	**Emisiones absolutas de CO2**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Red de aeropuertos de Aena**
		-60%	-61%	-62%	-72%	-82%	
		Respecto al año 2019					
MAMB-02	**Eficiencia energética**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	
		n.a. [15]	n.a. [15]	0,0%	-1,6%	-2,3%	
		Respecto al año 2019					
MAMB-03	**Neutralidad en carbono**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	
		-60%	-69%	-70%	-80%	-100%	
		Respecto al año 2019					
MAMB-04	**Agua consumida**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	
		99%	98%	97%	96%	95%	
		Respecto al año 2021					
MAMB-05	**Niveles de ruido**	**Promedio de las diferencias** (Ld y Le) < 1dB y de las diferencias (Ln) < 1dB **Valor máximo de las diferencias** (Ld y Le) < 1dB y de las diferencias (Ln) < 2dB *Respecto al año anterior*					**Aeropuertos con sistema de monitoreado de ruido y sendas de vuelo**
MAMB-06	**Residuos no peligrosos valorizados**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**Red de aeropuertos de Aena**
		101%	102%	103%	104%	105%	
		Respecto al año 2021					

El DORA II establece como inversiones relevantes aquellas que, sin haber sido consideradas estratégicas, están relacionadas con la navegación aérea, la dotación de capacidad en infraestructuras, la eficiencia y el ahorro energético, el fomento de la utilización de energías renovables y el esfuerzo en términos de innovación.
Por otro lado, en 2021 Aena elaboró su Plan de Acción Climática (en adelante, el Plan o PAC) aprobado por el Consejo de Administración y sometido a votación consultiva en la Junta General de Accionistas, convirtiéndose en la primera empresa española y una de las pocas cotizadas del mundo, en rendir cuentas a sus accionistas sobre su plan de descarbonización.

Los datos claves del Plan son:

- Alcanzar en 2026 la neutralidad de carbono y ser Net Zero Carbon en 2040 (0 emisiones netas), lo que suponen unas inversiones cercanas a 550M € (periodo 2021-2030).
- Actuar tractor del sector impulsando reducciones de emisiones asociadas a las aerolíneas y a los agentes handling. El Plan refuerza los mecanismos internos de supervisión que garanticen el desarrollo y seguimiento periódico de las iniciativas (e.g. Grupo de trabajo operativo).
- Cumplir con los requisitos del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) y el Sustainability Accounting Standards Board (SASB), incluyendo información relativa al gobierno corporativo, estrategia, gestión de riesgos y oportunidades, métricas y su evolución.

Respecto a los programas que incluye el PAC y su alcance son:

a) 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).

b) AVIACIÓN SOSTENIBLE (Alcance 3): Actuar como tractor de otros agentes del sector de la aviación para acelerar su descarbonización.

c) COMUNIDAD Y CADENA DE VALOR SOSTENIBLE (Alcance 3): Mejorar la sostenibilidad del entorno colaborando con los proveedores, arrendatarios, agentes de transporte y la comunidad.

En relación al objetivo estratégico del programa Neutralidad de Carbono, relativo a las emisiones propias (alcance 1 y 2), los objetivos de reducción y de compensación, incluidos en el Plan Estratégico de Aena 2022-2026, son los siguientes:

Año	% Emisiones compensadas	% Emisiones reducidas	% Emisiones reducidas + compensadas
2024	62 %	8 %	70 %
2025	72 %	8 %	80 %
2026	82 %	18 %	100 %
2027	88 %	12 %	100 %
2028	92 %	8 %	100 %
2029	93 %	7 %	100 %
2030	93 %	7 %	100 %

27. Otras (pérdidas) / ganancias - netas

	2023	2022
Otras pérdidas	(140)	(61.263)
Otras ganancias	6.874	4.284
Total Otras (pérdidas)/ ganancias netas	**6.734**	**(56.979)**

En el ejercicio 2023 se recogen bajo este epígrafe los cobros de recargos de mora y apremio. El descenso del gasto registrado en este epígrafe se debe a la disminución de los gastos excepcionales en los que ha incurrido el grupo como consecuencia de las medidas tomadas para el control, contención y previsión de la pandemia, tanto en las instalaciones aeroportuarias, como en la protección personal y de salud.

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

los costes recuperables en los que la Sociedad matriz incurrió en 2022 ascendía a 40 millones de euros. En 2023 no se estima recuperable importe alguno.

En el ejercicio 2022 también se recogía bajo este epígrafe incautaciones de avales y fianzas; las pérdidas recogían, principalmente, indemnizaciones y dotaciones a provisiones para riesgos.

28. Gastos por prestaciones a los empleados

	Nota	2023	2022
Sueldos y Salarios, incluidas otras indemnizaciones por despidos		(408.515)	(374.408)
Costes de Seguridad Social		(130.919)	(118.361)
Costes por pensiones	22	(6.774)	(6.153)
Coste de los premios por jubilación y permanencia	22	(713)	(629)
Otros gastos sociales		(18.577)	(15.037)
Total gastos de personal		**(565.498)**	**(514.588)**

Durante 2023, se realizan aportaciones al Plan de Pensiones, según lo previsto en el artículo 18. Dos y Tres de la LGPE por importe de 2.008 miles de euros (2022: 2.018 miles de euros).

El número de empleados al cierre del ejercicio por categorías y sexos de las sociedades que integran en el Grupo por integración global ha sido la siguiente:

	31/12/2023			31/12/2022		
Categoría Profesional	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Alta Dirección	6	6	12	5	6	11
Directivos y Titulados	1.293	1.067	2.360	1.254	1.002	2.256
Coordinadores	948	445	1.393	925	407	1.332
Técnicos	3.296	1.612	4.908	3.066	1.483	4.549
Personal de apoyo	761	677	1.438	545	537	1.082
Totales	**6.304**	**3.807**	**10.111**	**5.795**	**3.435**	**9.230**

En las cifras anteriores se incluyen 1.045 empleados eventuales, al cierre del ejercicio 2023 (2022: 795).

La plantilla media del ejercicio por categoría ha sido la siguiente:

Categoría Profesional	2023	2022
Alta Dirección	12	12
Directivos y Titulados	2.293	2.180
Coordinadores	1.358	1.312
Técnicos	4.748	4.495
Personal de apoyo	1.271	1.062
Total	**9.682**	**9.061**

En las cifras anteriores se incluyen de media 955 empleados eventuales (2022: 665).

El Consejo de Administración de la Sociedad dominante estaba formado por 14 miembros (7 hombres y 7 mujeres) a 31 de diciembre de 2023 (2022: 9 hombres y 6 mujeres).

La plantilla media con discapacidad del Grupo ha sido de 139 empleados (2022: 128).

29. Otros ingresos de explotación

El detalle de los Otros ingresos de explotación para los ejercicios 2023 y 2022 es el siguiente:

	2023	2022
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	8.095	8.026
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio (véase Nota 24)	46.472	943
Otros ingresos de explotación	**54.567**	**8.969**

30. Aprovisionamientos y otros gastos de explotación

30.1 Aprovisionamientos

El desglose del epígrafe de "Aprovisionamientos" del ejercicio 2023 y 2022 es el siguiente (en miles de euros):

	2023	2022
Compras de otros aprovisionamientos	(377)	(237)
Deterioro de otros aprovisionamientos	(1.178)	-
Trabajos realizados por otras empresas	(161.745)	(162.792)
Total	**(163.300)**	**(163.029)**

Los trabajos realizados por otras empresas corresponden, principalmente, a los Servicios de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), Servicios de tránsito aéreo (ATM) e información aeronáutica (AIS) prestados por ENAIRE en virtud de los acuerdos suscritos con dicha entidad (Nota 34) que ascienden a 121.465 miles de euros (2022: 123.278 miles de euros). En este epígrafe también se incluyen los gastos derivados del convenio con la Agencia Española de Meteorología (AEMET) para la prestación de servicios meteorológicos a la red de aeropuertos gestionados por AENA y SCAIRM (Nota 34) por importe de 12.394 miles de euros (2022: 12.182 miles de euros) y los servicios prestados por el Ministerio de Defensa derivados del convenio suscrito con el mismo, que ascienden a 9.687 miles de euros (2022: a 8.664 miles de euros).

30.2 Otros gastos de explotación

El detalle de los Otros gastos de explotación para los ejercicios 2023 y 2022 es el siguiente:

	2023	2022
Arrendamientos y cánones	(2.044)	(1.608)
Reparación y conservación	(315.698)	(289.359)
Servicios profesionales independientes	(79.872)	(54.875)
Servicios Bancarios	(5.453)	(2.295)
Relaciones Públicas	(14.883)	(6.962)
Suministros	(183.016)	(300.841)
Otros servicios	(251.441)	(206.511)
Servicios de vigilancia y Seguridad	(233.610)	(195.237)
Tributos	(164.724)	(161.312)
Otros gastos de gestión corriente	(96.020)	(59.806)
Gastos de construcción (IFRIC 12)	(142.706)	(134.307)
Otros gastos de explotación	**(1.489.467)**	**(1.413.113)**

El epígrafe de “Reparación y conservación” recoge, principalmente, gastos de reparación de las infraestructuras aeroportuarias, el mantenimiento del sistema SATE (sistema automático tratamiento equipajes) y la limpieza de los edificios y terminales de pasajeros. Los “Suministros” se corresponden con los gastos de luz, agua y teléfono, principalmente. Los “Otros servicios” corresponden, principalmente, a servicios de gestión de los aparcamientos, coste por servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida, primas de seguros y servicios de información al público. El saldo recogido en Tributos se corresponde, fundamentalmente, con los importes satisfechos en concepto de Impuestos locales, principalmente IBI e IAE, de la Sociedad matriz. El epígrafe de “Otros gastos de gestión corriente” recoge, principalmente, el canon concesional de la Concesión administrativa de LLAH III, por importe de 60.124 miles de euros (2022: 52.296 miles de euros) (Nota 2.2.1).

La disminución del gasto de suministros está motivada fundamentalmente por el notable descenso del precio de la energía eléctrica en la red española de aeropuertos (87,4 €/kWh en 2023 frente a 167,7 €/kWh en 2022), habiéndose producido una estabilización del precio durante el ejercicio 2023. El importe de esta partida incluida en suministros ha ascendido en 2023 a 146 millones de euros frente a los 266,7 millones de euros registrados en 2022 (Nota 3.1.1).

Los gastos de explotación se han visto incrementados por el aumento de los costes fijos de estructura derivados del aumento del tráfico durante el ejercicio 2023, el aumento de precios en los nuevos contratos, y el mayor alcance en servicios operativos para dar cumplimiento a normativas y estándares de calidad establecidos en el Documento de Regulación Aeroportuaria vigente. Afectados por esta casuística se encuentran los servicios de Seguridad, PMR, mantenimientos, limpieza, gestión de Salas VIP e información al público, entre otros.

Los gastos de construcción representan el grado de avance en las obras de ampliación de la infraestructura de los aeropuertos brasileños gestionados por ANB durante 2023.

Otras variaciones son debidas a una mayor necesidad de servicios profesionales para proyectos de innovación, desarrollo de negocios comerciales e inmobiliarios y realización de proyectos de inversión y, en el caso de publicidad, la campaña de marca realizada en varias oleadas a lo largo del ejercicio.

31. Ingresos y gastos financieros

El detalle de los Gastos financieros netos para los ejercicios 2023 y 2022 es el siguiente:

	Nota	2023	2022
Gastos financieros:			
Gastos financieros por deudas con terceros		(154.686)	(57.110)
Gastos financieros por préstamos con ENAIRE	34,5	(93.560)	(37.047)
Gastos/Ingresos financieros por liquidación de derivados	12	32.779	(20.927)
Actualización de provisiones		(1.872)	(951)
Menos: gastos financieros capitalizados en activos cualificados	6 7	10.417	2.053
Total gastos financieros		**(206.922)**	**(113.982)**

	Nota	2023	2022
Ingresos financieros:			
Ingresos financieros de participaciones en instrumentos de patrimonio	34	583	666
Ingresos financieros de intereses de expropiaciones		-	73
Otros ingresos financieros de depósitos y otros		99.806	15.718
Total ingresos financieros		**100.389**	**16.457**

		2023	2022
Otros ingresos/(gastos) financieros:			
Diferencias de cambio		10.959	(2.058)
Deterioro de instrumentos financieros	11	(268)	(473)
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros	11, 34,1	8.602	-
Variación del valor razonable de instrumentos financieros	12	23.154	(49.078)
Total otros ingresos/(gastos) financieros		**42.447**	**(51.609)**
Ingresos (Gastos) financieros - netos		**(64.086)**	**(149.134)**

En este capítulo, las principales variaciones del ejercicio 2023 respecto a 2022 son las siguientes:

- El aumento en los "Gastos financieros por préstamos con ENAIRE" y en los "Gastos financieros por deudas con terceros" se produce como consecuencia de un aumento de la deuda financiera y de los tipos de interés. El aumento en la activación de los gastos financieros se debe, principalmente, a la contratación durante el ejercicio de nueva financiación de proyectos de inversión, unido al incremento de los gastos financieros capitalizables por el aumento de los tipos de interés ya mencionado.
- En cuanto a los ingresos financieros, el aumento de los tipos de interés ha derivado en un incremento de los intereses recibidos por los depósitos a plazo realizados.
- El ingreso financiero reconocido en el epígrafe "Gastos/ingresos financieros por liquidación de derivados" es debido al aumento de los tipos de interés respecto al interés cubierto.

32. Impuesto sobre las ganancias

El epígrafe de Impuesto sobre las ganancias de la cuenta de resultados consolidada adjunta se compone de:

	Nota	2023	2022
Impuesto corriente:			
Impuesto corriente sobre el resultado del año		(376.282)	(248.498)
Crédito por pérdidas a compensar del ejercicio		(120.736)	(28.901)
Cambio tipos impositivos en Reino Unido	21	126	(793)
Ajustes de ejercicios anteriores y otros		143	(528)
Total impuesto corriente		**(496.749)**	**(278.720)**
Impuesto diferido	21	(50.777)	(14.161)
Deducciones generadas	21	26.705	29.620
Impuesto sobre las ganancias		**(520.821)**	**(263.261)**

La partida "Ajustes de ejercicios anteriores y otros" corresponde principalmente a la regularización entre la estimación efectuada al cierre del ejercicio y la presentación del impuesto de sociedades en el año siguiente.

Las principales diferencias permanentes de los ejercicios 2023 y 2022 corresponden a gastos no deducibles, incluyéndose adicionalmente en el ejercicio 2023 la reducción en Base Imponible derivada del ajuste por reserva de capitalización establecido en el artículo 25 de la Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades. En cuanto a las principales diferencias temporarias del ejercicio 2023 corresponden a la dotación al deterioro de inmovilizado (ver Nota 8), diferencia entre la amortización fiscal y contable, dotación a la provisión de insolvencias y provisiones de riesgos y gastos de personal.

El tipo impositivo general del Impuesto sobre Sociedades para los ejercicios 2023 y 2022 ha sido del 25% para las empresas del grupo radicadas en España. Para el subgrupo LLAH III, cuyo domicilio fiscal está en el Reino Unido, ha sido del 19% hasta el 31 de marzo y del 25% a partir del 1 de abril en 2023 (2022: 19%). En el caso de las sociedades brasileñas, tanto en la sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. como en la sociedad Bloco do Onze Aeroportos do Brasil, el tipo impositivo ha sido del 34% (2022: 34%).

El impuesto sobre el beneficio del Grupo difiere del importe teórico que se habría obtenido empleando el tipo impositivo medio ponderado aplicable a los beneficios de las sociedades consolidadas como sigue:

	Nota	2023	2022
Resultado antes de impuestos		**2.165.890**	**1.169.609**
Impuesto calculado al tipo impositivo nacional aplicable		(541.473)	(292.402)
Efectos impositivos de:			
- Resultados de asociadas netos de impuestos		7.140	8.047
- Efecto menores tasa aplicables a LLAH III		(817)	(1.994)
- Gastos no deducibles a efectos fiscales		(21.868)	(8.244)
- Deducciones fiscales registradas en el ejercicio con el grupo fiscal		26.705	29.620
- Ajustes tipo impositivo en Inglaterra (Nota 21)	21	126	(793)
- Efecto mayores tasas aplicables en Brasil		16.769	5.370
- Ajuste de ejercicios anteriores		143	(279)
- Ajuste diferencias de conversión reversión impairment ANB		(383)	-
- Retenciones en origen por operaciones realizadas en el extranjero		(6.868)	-
- Otros		(295)	(2.586)
(Gasto)/ beneficio por impuesto		**(520.821)**	**(263.261)**

El cargo/abono por impuestos relacionado con los componentes de otro resultado global es como sigue:

		2023			2022		
	Nota	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos	Antes de impuestos	(Cargo)/ abono de impuesto	Después de impuestos
Cobertura de flujos de efectivo	18,3	(50.148)	12.534	(37.614)	181.619	(45.405)	136.214
Pérdidas y ganancias actuariales	18,3	330	(78)	252	677	(169)	508
Otro resultado global		**(49.818)**	**12.456**	**(37.362)**	**182.296**	**(45.574)**	**136.722**
Impuesto corriente			-			-	
Impuesto diferido	21		12.456			(45.574)	
			12.456			**(45.574)**	

Otros asuntos

- Según establece la legislación vigente, los impuestos no pueden considerarse definitivamente liquidados hasta que las declaraciones presentadas hayan sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o haya transcurrido el plazo de prescripción de cuatro años. En este sentido, las sociedades integrantes del Grupo fiscal AENA tienen abiertos a inspección fiscal el ejercicio 2019 y siguientes.
- Durante el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2022, se produjo un cambio significativo en criterios contables respecto a los aplicados en el ejercicio 2021, tal y como se indica en la nota 2.1.1.a de la memoria de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2022. Como consecuencia de la publicación de la Decisión de Agenda del IFRS Interpretations Committee, de fecha 20 de octubre de 2022, sobre la condonación por el arrendador de pagos por arrendamiento (NIIF 9 y NIIF 16), se determinó que las cuentas a cobrar por el arrendamiento se encuentran dentro del alcance de la NIIF 9 *Instrumentos financieros*, por lo que Aena debe aplicar el criterio de deterioro de valor de la pérdida esperada a las mismas, considerando el impacto de las reducciones de renta y no cabe, por tanto, considerar las reducciones como un incentivo dentro del alcance de la NIIF 16 *Arrendamientos*.

- A lo largo del ejercicio 2023, con el objeto de confirmar el criterio fiscal adoptado por el Grupo de retrotraer el menor ingreso contable a los ejercicios de origen, se presentaron ante la Agencia Tributaria la solicitud de rectificación de las declaraciones del Impuesto sobre Sociedades correspondientes a los ejercicios 2020, 2021 y, por efecto de las mayores bases imponibles negativas imputables a esos años, la relativa al ejercicio 2022. Ambas solicitudes se han cerrado, mediante la firma de dos actas, la primera de ellas se firmó el pasado 20 de diciembre de 2023 para los ejercicios 2020 y 2021 y la segunda, correspondiente al ejercicio 2022 se firmó el 9 de enero de 2024, los procesos de comprobación respecto a los ejercicios y declaraciones afectados, reconociéndose los criterios adoptados y sus consiguientes efectos (reconocimiento de mayores bases imponibles negativas imputables a los ejercicios 2020 y 2021 que dan lugar a un activo por créditos fiscales por importe de 158 millones de euros, y mayor devolución resultante de la declaración del Impuesto sobre Sociedades del ejercicio 2022 por importe de 46 millones de euros). Estos créditos fiscales se han aplicado casi en su totalidad en 2023 por el Grupo fiscal.
- Las sociedades consolidadas no residentes, presentan sus declaraciones fiscales en base individual o agregada, de acuerdo a la normativa fiscal aplicable en cada país. Los ejercicios abiertos a inspección en relación con los principales impuestos varían para las diferentes sociedades consolidadas de acuerdo con la legislación fiscal de cada país, teniendo en cuenta sus respectivos períodos de prescripción.

  En los países donde Aena tiene una presencia significativa, con carácter general los ejercicios abiertos a inspección por las administraciones correspondientes son los siguientes:

  - Los seis últimos ejercicios en Reino Unido.
  - Los cinco últimos ejercicios en Brasil.

  No obstante, a cierre del ejercicio 2023 ninguna sociedad del Grupo tiene abierto procedimiento de inspección fiscal alguno.
- Los administradores de AENA consideran que se han practicado adecuadamente las liquidaciones de los impuestos, por lo que, aún en caso de que surgieran discrepancias en la interpretación normativa vigente por el tratamiento fiscal otorgado a las operaciones, los eventuales pasivos resultantes, en caso de materializarse, no afectarían de manera significativa a estas Cuentas anuales consolidadas.

Pilar Dos

El nuevo Impuesto Complementario a raíz de la trasposición de Pilar Dos a España

En su calidad de grupo multinacional de gran magnitud, al Grupo AENA le resultan de aplicación las reglas modelo contra la erosión de la base imponible del Pilar Dos (también denominadas Reglas GloBE) aprobadas por el Marco Inclusivo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)/G20 sobre BEPS (Base Erosion and Profit Shifting) el 14 de diciembre de 2021 al que se adhirieron, entre otros muchos, los Estados miembros de la Unión Europea.

A partir del ejercicio 2024 el grupo tendrá que pagar un Impuesto Complementario que gravará los beneficios obtenidos en cualquier jurisdicción en la que opere en la que el tipo impositivo efectivo, calculado a nivel jurisdiccional, sea inferior al tipo mínimo del 15%.

A la fecha actual, la legislación del Pilar Dos está en proceso de aprobación en España, y su entrada en vigor se prevé durante el ejercicio 2024 con efectos retroactivos a 1 de enero de 2024, por lo que, al 31 de diciembre de 2023, el grupo no tiene impacto relacionado con las normas de Pilar Dos en su gasto por impuesto corriente del ejercicio 2023.

Por otra parte, el grupo aplica la excepción para reconocer y revelar información sobre activos y pasivos por impuestos diferidos relacionados con los impuestos a la renta del Pilar Dos, según lo dispuesto en las modificaciones a la NIC 12 emitidas en mayo de 2023.

Adaptación al Impuesto Complementario

El Grupo AENA ha asumido el compromiso explícito de aplicar las directrices de la OCDE de Pilar Dos. Está alineado con los principios y acciones propugnados por la OCDE y está trabajando en el análisis del impacto de la nueva norma de Pilar Dos, para establecer un sistema de cumplimiento y de control y gestión, que le permita adaptarse a la normativa en tiempo y forma.

En este sentido, si bien el análisis del Grupo aún se está llevando a cabo, teniendo en cuenta el marco normativo existente, se ha realizado un cálculo estimado del Impuesto Complementario derivado de la aplicación de la norma de Pilar Dos, según las declaraciones tributarias más recientes, el informe país a país (Country-by-Country Report) y los estados financieros de las entidades constitutivas del Grupo, y en base a ello y sujeto a acontecimientos de carácter imprevistos, no se espera un impacto patrimonial derivado de la aplicación de las reglas modelo, toda vez que en cada una de las jurisdicciones en las que opera el grupo se cuenta con: un tipo impositivo efectivo de, al menos, el 15%, y/o presencia relevante de personal y equipo que implican la exclusión de rentas sujetas al Impuesto Complementario.

33. Resultados por acción

Los resultados básicos por acción se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la Sociedad dominante entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio.

	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
Resultado del ejercicio (miles de euros)	1.630.814	901.499
Nº medio ponderado de acciones ordinarias en circulación	150.000.000	150.000.000
Resultados básicos por acción (euro por acción)	10,87	6,01

Los resultados por acción diluidos se calculan dividiendo el Resultado del ejercicio entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio teniendo en cuenta los efectos dilutivos inherentes a las acciones ordinarias potenciales en circulación durante el ejercicio. A 31 de diciembre de 2023 y 2022 no existen factores dilutivos que modifiquen el importe de los resultados básicos por acción, por lo que los mismos coinciden con los resultados diluidos por acción.

34. Transacciones y saldos con partes vinculadas

El Grupo está controlado por la entidad pública empresarial "ENAIRE", poseedora de una participación del 51 % en el Capital Social de AENA S.M.E., S.A.

Todas las operaciones con vinculadas se realizan a valores de mercado. Adicionalmente, los precios de transferencia se encuentran adecuadamente soportados, por lo que los administradores del Grupo consideran que no existen riesgos significativos por este aspecto de los que puedan derivarse pasivos de consideración en el futuro.

No se detallan dentro del apartado de entidades vinculadas aquellas sobre las que el Gobierno de España tiene una posición de control, con las que no hay ningún saldo ni transacción significativa.

A continuación, se indican las transacciones realizadas con partes vinculadas:

34.1 Venta de bienes y prestación de servicios

Prestación de servicios:	2023	2022
-Sociedad última	**662**	**1.361**
ENAIRE	662	1.361
-Empresas asociadas	**16.535**	**11.776**
SACSA	1.375	1.188
AMP	14.504	9.483
AEROCALI	656	1.105
-Empresas vinculadas	**5.033**	**4.822**
Otras partes vinculadas	5.016	4.631
SENASA	13	186
INECO	1	5
ISDEFE	3	-
Total	**22.230**	**17.959**

Venta de bienes (inmovilizado):	2023	2022
-Sociedad última	**-**	**1.425**
ENAIRE	-	1.425
Total	**-**	**1.425**

El 1 de junio de 2023 Aena Internacional suscribió un contrato de compraventa de acciones por el que transfiere sus acciones en la sociedad European Satellite Services Provider SAS (ESSP SAS) a la Entidad Pública Empresarial Enaire,

Sociedad dominante última. El resultado de la operación por importe de 8.062 miles de euros aparece recogido en el epígrafe de otros ingresos/ (gastos) financieros- netos (véanse Notas 11 y 31).

34.2 Compra de bienes y servicios

	2023	2022
Servicios recibidos:		
- Sociedad última	**121.516**	**123.313**
ENAIRE	121.516	123.313
-Empresas asociadas	**75**	**12**
AMP	(6)	12
AEROCALI	**81**	**-**
-Empresas vinculadas	**20.868**	**17.664**
Otras partes vinculadas	4.485	1.753
SENASA	2	641
INECO	2.772	2.004
AEMET	12.394	12.182
ISDEFE	1.215	1.084
Total	**142.459**	**140.989**
Adquisición de bienes (inmovilizado)		
- Sociedad última	**35**	**156**
ENAIRE	35	156
-Empresas del grupo	**-**	**20**
ADI	-	19
AIRM	-	1
-Empresas vinculadas	**13.415**	**7.879**
Otras partes vinculadas	9.579	4.772
INECO	938	778
ISDEFE	2.898	2.329
Total	**13.450**	**8.055**

El importe del servicio recibido de ENAIRE se corresponde, principalmente, con servicios recibidos de control de tránsito aéreo de aeródromo. A tal efecto, se ha formalizado el oportuno Acuerdo de prestación de servicios entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo para determinar la correspondiente contraprestación a abonar por dichos servicios (servicios ATM y CNS). Desde 2022 ENAIRE también presta los servicios de verificación en vuelo. El coste de dichos servicios se contabiliza en el epígrafe "Aprovisionamientos" de la cuenta de resultados consolidada adjunta (Nota 30).

34.2.1 Principales contratos

A continuación se enumeran los principales contratos formalizados por el Grupo con la Sociedad última y empresas vinculadas:

a) ENAIRE

Con fecha 20 de diciembre de 2016 fue aprobado por el Consejo de Administración de AENA S.M.E., S.A. el Acuerdo de ATM (Air Traffic Management) y CNS (Communication, Navigation, Surveillance) "Acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre ENAIRE y Aena", que fue asimismo aprobado por el Consejo de Administración de ENAIRE con fecha 23 de diciembre de 2016. Dicho acuerdo se extiende al periodo 2017-2021, por un importe total de 662.367 miles de euros. Al vencimiento del mismo, se ha firmado un nuevo acuerdo que entra en vigor el 1 de enero de 2022 y finaliza el 31 de diciembre de 2026.

Con fecha 31 de diciembre de 2021, Aena firma con ENAIRE el contrato de prestación del servicio de verificación en vuelo con una duración de 5 años. El objeto del expediente de los servicios de verificación en vuelo, incluía la necesaria adquisición a ADI, por parte del adjudicatario, de la aeronave con que se presta el servicio. El precio de compra de la misma se estableció en 1.425 miles de euros, correspondiente a la valoración realizada por un perito tasador. El beneficio para ADI

de esta operación fue de 922 miles de euros. La compra a ADI por parte de ENAIRE de la aeronave tuvo lugar el 30 de marzo de 2022.

Con fecha 31 de octubre de 2017, Aena y ENAIRE firmaron un contrato de prestación de servicios de aparcamiento de la red de Aena para el uso gratuito del aparcamiento durante 15 días al año por parte de los empleados de ENAIRE. Derivado de este contrato las prestaciones económicas entre las partes durante 2023 han ascendido a 140 miles de euros (2022: 95 miles de euros) registrados a valor de mercado, si bien el importe satisfecho por ENAIRE ha ascendido a 35 miles de euros (2022: 24 miles de euros).

Con motivo de la puesta en marcha del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, el 21 de noviembre de 2018 se firma una Adenda al Acuerdo de Prestación de Servicios de Navegación Aérea entre ENAIRE y AENA. Tras la finalización del mismo el 31 de diciembre de 2021, se firmó un nuevo contrato que entraba en vigor el 1 de enero de 2022 y finaliza el 31 de diciembre de 2026. Los servicios que ofrece ENAIRE a SCAIRM son los siguientes:

- Gestión de Tránsito Aéreo (ATM)
- Comunicación, Navegación y Vigilancia (CNS)
- Dirección en Plataforma (SDP)
- Información Aeronáutica (AIS)

b) INECO

Adicionalmente, existe un acuerdo de colaboración con Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) para la redacción y revisión de proyectos, dirección de obra y asistencia técnica de control de vigilancia, ingeniería para la certificación, mantenimiento y operación de instalaciones y procesos aeroportuarios, planificación, desarrollo aeroportuario y medioambiente, desarrollo comercial aeroportuario y estudios y diseños logísticos en edificios terminales para mejorar la eficiencia operativa y conseguir una mayor reducción de costes, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual.

c) ISDEFE

La sociedad vinculada ISDEFE viene prestando a AENA una serie de servicios, que se enmarcan en alguna de las actividades de su objeto social, entre las que se encuentran las siguientes actividades de conformidad con el contrato firmado en diciembre de 2016 y que sustituyó al anteriormente en vigor de fecha 8 de noviembre de 2013, cuyo anexo de actuaciones se viene renovando con carácter anual:

- Coordinación general de Tecnologías de la Información y de la Comunicación, en adelante TIC.
- Definición de sistemas e infraestructuras TIC.
- Gestión del ciclo de vida de aplicaciones informáticas.
- Gestión de oficinas de proyectos TIC.
- Calidad y pruebas de aplicaciones informáticas e infraestructuras TIC.
- Integración de sistemas y apoyo a la puesta en explotación.

d) AEMET

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET), en su condición de autoridad meteorológica del Estado y como proveedor de servicios certificado, es el único organismo oficialmente designado en España para proporcionar los servicios meteorológicos a la actividad aeronáutica. Para que se produzca la designación de más proveedores de éste servicio es necesario un desarrollo normativo previo. AEMET también proporciona los servicios de meteorología al resto de los aeropuertos españoles no gestionados por AENA S.M.E., S.A.

Adicionalmente, AEMET es propietaria de las instalaciones y equipamiento básico para prestar los servicios meteorológicos para la navegación aérea.

Motivado por la necesidad de dichos servicios Aena y AEMET firmaron un Convenio que regulaba dicha prestación de servicios que cubría el período desde el 30 de diciembre de 2014 a 29 de diciembre de 2016, firmándose un nuevo contrato con entrada en vigor el 30 de diciembre del 2016 y una duración de un año, contado a partir de la anterior fecha, prorrogable por mutuo acuerdo de las partes año a año, hasta un máximo de dos años adicionales y que ha sido renovado para el periodo 2020-2024 por un importe total de 60,2 millones de euros.

Aena, desde 2014, ha retribuido los servicios prestados por AEMET con un pago inicial de 7.500 miles de euros, por el periodo marzo-noviembre del citado año 2014, y pagos mensuales de 833 miles de euros desde entonces y hasta junio de 2020, fecha a partir de la cual el pago mensual asciende a 953 miles de euros. A partir de julio de 2021 el importe mensual ascendió a 991 miles de euros, alcanzando el importe de 1.008 miles de euros desde julio de 2022 hasta julio de 2023, fecha en la que pasa a ser de 1.026 miles de euros.

Con fecha 19 de octubre de 2018 se firma un contrato entre SCAIRM y la Agencia Estatal de Meteorología, con comienzo el 8 de enero de 2019, para la prestación de los servicios meteorológicos en el Aeropuerto Internacional Región de Murcia. La duración era de 1 año, más dos prórrogas de un año de duración cada una, celebrándose a su finalización un nuevo contrato por 5 años con entrada en vigor el 8 enero de 2022. La prestación de servicios de información meteorológica aeronáutica por parte de AEMET se concreta en:

- Observación continua de las condiciones meteorológicas del aeródromo.
- Predicción y vigilancia tanto de aeródromo como de área (FIR/UIR de España).
- Atención a los usuarios aeronáuticos, ya sean tripulaciones, responsables del control del tráfico aéreo o gestores del aeropuerto.

34.3 Ingresos por participación en empresas vinculadas

	Nota	2023	2022
- Empresas vinculadas			
ESSP SAS		583	666
Total	**31**	**583**	**666**

En el ejercicio 2023 el grupo recibió un dividendo de European Satellite Services Provider SAS (ESSP SAS) de 583 miles de euros (31 de diciembre de 2022: 666 miles de euros).

Tal y como se indica en la Nota 9, en el ejercicio 2023 ha habido ingresos por dividendos aprobados procedentes de asociadas por importe de 30.634 miles de euros (2022: 25.576 miles de euros).

El detalle de la remuneración del personal clave de dirección se presenta en la Nota 35.

34.4 Saldos al cierre derivados de la venta y compra de bienes y servicios

	Nota	2023	2022
Cuentas a cobrar a partes vinculadas:			
- Asociadas		**11.580**	**7.832**
SACSA		204	207
AMP		11.333	7.595
AEROCALI		43	30
- Vinculadas		**1.065**	**2.568**
Otras partes vinculadas		1.065	2.530
SENASA		-	32
AEMET		-	6
- Entidad dominante última		**90**	**81**
ENAIRE		90	81
Total cuentas a cobrar de partes vinculadas	**13**	**12.735**	**10.481**

	Nota	2023	2022
Cuentas a pagar a partes vinculadas:			
- Asociadas		**1.687**	**1.328**
AEROCALI		1.687	1.322
AMP		-	6
- Vinculadas		**7.177**	**5.885**
Otras partes vinculadas		3.520	3.172
SENASA		-	-
INECO		1.246	983
AEMET		1.279	1.258
ISDEFE		1.132	472
- Entidad dominante última		**10.970**	**22.732**
ENAIRE		10.970	22.732
Total cuentas a pagar de partes vinculadas	**19**	**19.834**	**29.945**

Las cuentas a cobrar con partes vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compras y venta de servicios. Las cuentas a cobrar no están garantizadas por naturaleza y no devengan intereses. No existe ninguna provisión para las cuentas a cobrar de partes vinculadas.

Las cuentas a pagar a empresas vinculadas surgen, principalmente, de las transacciones de compra de inmovilizado, y de la prestación de servicios ATM y CNS mencionados en el epígrafe a). Los saldos anteriores se incluyen en el epígrafe "Acreedores con partes relacionadas" y "Proveedores de inmovilizado partes relacionadas" (véase Nota 19). Las cuentas a pagar no devengan intereses.

34.5 Préstamos con partes vinculadas (Nota 20)

Los valores contables y razonables de los préstamos con la Entidad Pública Empresarial "ENAIRE" se desglosan en la Nota 20. Los gastos financieros devengados con ENAIRE ascendieron a 93.560 miles de euros (2022: 37.047 miles de euros). (Véase Nota 31).

35. Otra información

35.1 Honorarios de auditoría

La empresa auditora KPMG Auditores, S.L. de las cuentas anuales del Grupo ha cargado durante los ejercicios 2023 y 2022, honorarios y gastos profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2023	2022
Servicios de auditoría	258	254
Otros servicios de verificación exigidos por la legislación vigente	49	49
Otros servicios	129	93
Total	**436**	**396**

Otros servicios de verificación y otros servicios se corresponden con servicios de aseguramiento sobre cumplimiento regulatorio y servicios de procedimientos acordados sobre información financiera prestados por KPMG Auditores, S.L. a AENA y sus sociedades del Grupo en España durante los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2023 y 2022.

Los importes incluidos en el cuadro anterior, incluyen la totalidad de los honorarios relativos a los servicios realizados durante los ejercicios 2023 y 2022.

Por otro lado, otras entidades afiliadas a KPMG International han facturado al Grupo durante los ejercicios 2023 y 2022, honorarios y gastos por servicios profesionales, según el siguiente detalle:

Concepto	2023	2022
Servicios de auditoría	256	200
Otros servicios de verificación exigidos por la legislación vigente	3	7
Otros servicios	12	22
Total	**271**	**229**

35.2 Retribución de la alta dirección y de los Administradores

Las retribuciones percibidas durante los ejercicios 2023 y 2022 por la alta dirección y los administradores de la Sociedad dominante clasificadas por conceptos, han sido las siguientes (en miles de euros):

	2023			2022		
Concepto	Alta dirección	Consejo de Administración	Total	Alta dirección	Consejo de Administración	Total
Sueldos	1.676	-	**1.676**	1.515	-	**1.515**
Dietas	17	132	**149**	24	128	**152**
Planes de pensiones	10	-	**10**	10	-	**10**
Primas de seguros	7	-	**7**	7	-	**7**
Total	**1.710**	**132**	**1.842**	**1.556**	**128**	**1.684**

Las retribuciones percibidas durante el ejercicio 2023 se corresponden con las percibidas en AENA S.M.E., S.A. por 1.710 miles de euros por diez puestos de alta dirección y el Presidente-Consejero Delegado (2022: 1.556 miles de euros).

Asimismo, los Administradores y la Alta Dirección no tienen concedidos anticipos o créditos. Asimismo, la Sociedad no tiene contraídas obligaciones en materia de pensiones y de seguros de vida con respecto a antiguos o actuales Administradores ni la alta dirección de la misma.

35.3 Transacciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas de mercado realizadas por los Administradores del Grupo

Durante el ejercicio 2023 y 2022, los Administradores no han realizado con ésta ni con sociedades del Grupo operaciones ajenas al tráfico ordinario o en condiciones distintas a las de mercado.

35.4 Participaciones, cargos y actividades de los miembros del Consejo de Administración análogas

Durante los ejercicios 2023 y 2022 los miembros del Consejo de Administración no han mantenido participaciones en el capital de Sociedades que directamente mantengan actividades con el mismo, análogo o complementario género al que constituye el objeto social de la Sociedad. Asimismo, no han realizado ni realizan actividades por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad el que constituye el objeto social de la Sociedad.

A 31 de diciembre de 2023 y 2022 no hay miembros del Consejo de Administración que asuman cargos de administradores o directivos de otras Sociedades que forman parte del Grupo, con las siguientes excepciones:

- D. Maurici Lucena Betriu es Presidente del Consejo de Administración de Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A.
- D. Javier Marín San Andrés es Consejero Delegado de Aena, Desarrollo Internacional, SME, S.A. y Presidente del Consejo de Administración de Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB), así como de Bloco Do Onze Aeroportos do Brasil (BOAB).
- El Vicesecretario del Consejo de Administración, D. Pablo Hernández-Lahoz Ortiz, es Secretario del Consejo de Administración de Aena Desarrollo Internacional, SME, S.A.

Ninguna de las personas vinculadas a los miembros del Consejo de Administración ostenta participación alguna en el capital social de Sociedades, ni ejerce cargo o función alguna en ninguna/s Sociedad/es con el mismo, análogo o complementario objeto social de la Sociedad.

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés de la Sociedad, durante el ejercicio los administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha Ley, excepto en los casos en que haya sido obtenida la correspondiente autorización.

35.5 Situaciones de conflictos de interés de los Administradores

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés del Grupo, durante el ejercicio los Administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto ellos como las personas a ellos vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha ley, no habiendo sido solicitada autorización al respecto por ninguno de ellos durante el presente ejercicio ni el anterior, hasta la fecha de formulación de las presentes Cuentas anuales consolidadas.

35.6 Avales y Garantías

Los avales bancarios presentados ante diversos Organismos a 31 de diciembre de 2023 ascienden a 27.575 miles de euros (31 de diciembre de 2022: 27.565 miles de euros).

Al cierre del ejercicio 2023 y 2022, la mayor parte de estos avales se presentan como requisito de las autoridades públicas estatales o Comunidades Autónomas en el momento de la solicitud administrativa para la instalación de Plantas Solares Fotovoltaicas (PSFV) en varios aeropuertos de la red. Los avales garantizan las obligaciones de la sociedad dominante Aena por el acceso a la red de distribución eléctrica. También recogen el aval bancario por importe de 9.918 miles de euros presentado ante la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (Conserjería de Fomento e Infraestructuras) para responder de las obligaciones derivadas del contrato de gestión de servicios bajo la modalidad de concesión para la gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia.

Los Administradores del Grupo no esperan que surjan pasivos adicionales significativos fruto de dichos avales.

En 2023, la sociedad ADI ha cancelado la póliza de contragarantía que suscribió en 2022 para cumplir con los requisitos establecidos en la presentación de ofertas en la licitación de la séptima ronda de aeropuertos en Brasil, a favor de la Agencia de Aviación Civil Brasileña (ANAC) hasta el límite del contravalor en euros de BRL 116.088.310,26 (aproximadamente, 20.588 miles de euros al tipo de cambio al cierre de 2022 (5,6386 BRL/EUR)).

Los Administradores del Grupo estiman que no se generará ninguna obligación para el Grupo como consecuencia de la mencionada garantía.

36. Hechos posteriores

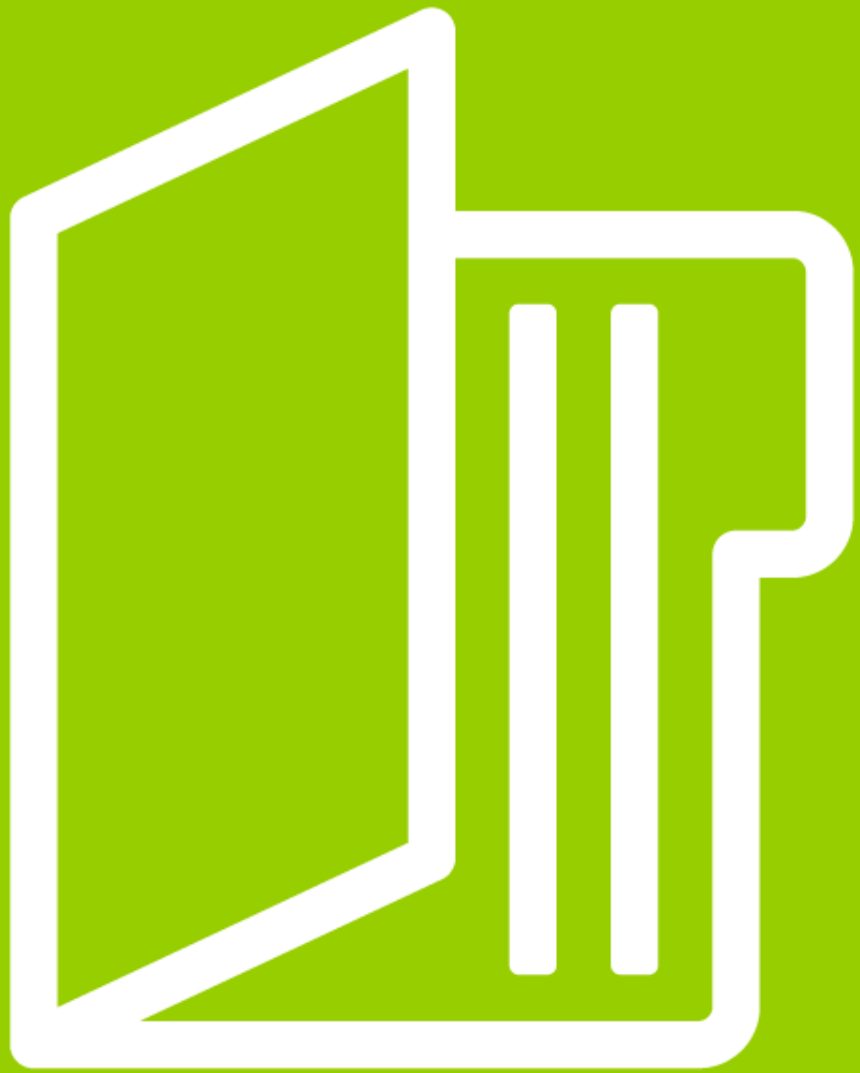
- Desde el 31 de diciembre de 2023 y hasta la fecha de formulación de las Cuentas Anuales, se han producido los siguientes hechos relevantes:
    - Con fecha 18 de enero de 2024. el Tribunal Constitucional ha declarado la inconstitucionalidad de varias medidas establecidas en el Real Decreto-ley 3/2016 por el que se introdujeron medidas en el ámbito tributario dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y otras medidas urgentes en materia social. Las implicaciones de la nulidad de esta sentencia a origen no han supuesto impacto contable significativo para las sociedades españolas del Grupo Aena, habiéndose considerado un hecho posterior tipo II, es decir, que no implica ajuste al cierre del ejercicio 2023.
    - El 2 de febrero de 2024, la CNMC ha emitido su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2024, declarando que el IMAAJ aplicable es de 10,35 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 4,09% respecto de las tarifas de 2023.

      Esta variación, aplicable a partir del 1 de marzo de 2024, del IMAAJ de 2024 respecto al IMAAJ de 2023 (fijado en 9,95 euros por pasajero), es consecuencia de los ajustes que establece el DORA en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones, la estructura de tráfico correspondiente al cierre de 2022 y el efecto del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022). Previamente a la emisión de la resolución de la CNMC, el 30 de enero de 2024 el Consejo de Ministros aprobó un índice P para la revisión anual de la tarifas de Aena de 2024 de +3,5% (Nota 2.21.1).

Informe de Gestión Consolidado 2023

aena.es

Índice



Introducción
Carta del Presidente
Enfoque del documento
Estructura del Informe de Gestión Consolidado 2023
Nivel de revisión por los auditores externos

2023: Reactivación y nuevos desafíos
Hitos destacables mes a mes del 2023
Modelo de negocio
1.Contexto y estrategia
1.1 El sector de la aviación
1.2 Estado de avance del Plan Estratégico 2022-2026
2. Los riesgos y su gestión
2.1. Estructura, control y gestión de riesgos
2.2. Riesgos en 2023

Bloque A
Información Económica y Financiera

1. Aspectos Clave
2. Datos de actividad
2.1. Red de aeropuertos en España
2.2. Participaciones internacionales
3. Áreas de negocio
3.1 Segmento Aeropuertos
3.2. Segmento Servicios inmobiliarios
3.3. Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia
3.4. Segmento Internacional
4. Cuenta de resultados
5 . Inversiones
5.1 Red de aeropuertos en España
5.2 Participaciones internacionales
6. Estado de Situación Financiera
6.1 Principales variaciones
6.2 Evolución de la deuda financiera neta
6.3 Período medio de pago
7. Flujo de caja
8. Riesgos operativos y financieros
9. Principales litigios
10. Evolución bursátil
11. Hechos posteriores al cierre
12. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

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

1.Modelo de Gobierno Sostenible
1.1. Detalles organizacionales, estructura de capital y organización
1.2. Cultura y ética corporativa
1.3. Transparencia fiscal
1.4. Sostenibilidad: pilar de la gestión de Aena
1.5. Financiación Sostenible. Taxonomía
2. Compromiso con el entorno
2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible
2.2. Aena frente a la emergencia climática
2.3. Contaminación
2.4. Uso sostenible de recursos: agua
2.5. Protección de la biodiversidad
2.6. Gestión de residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias
3. Compromiso con la sociedad y Derechos humanos
3.1 Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad
3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno
3.3. Derechos Humanos
4. Gestión Responsable de la cadena de suministros
4.1 Criterios aplicables a la contratación en Aena
4.2. Gestión sostenible de la cadena de valor
4.3. El proceso de adquisición y compras
5. Cuestiones sociales y relativas al personal
5.1. Empleo estable y de calidad
5.2. Diversidad e inclusión
5.3. Promoción y desarrollo de talento, habilidades y conocimientos
5.4. Relaciones laborales
5.5. Salud y seguridad en el empleo
6. Servicios seguros y de calidad
6.1. Seguridad Operacional
6.2. Seguridad aeroportuaria
6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información
6.4 Seguridad sanitaria
6.5. Vocación de servicio
6.6. Gestión de calidad
6.7 Comunicación y evaluación de la satisfacción del cliente
7. Innovación
7.1. La gestión de la innovación en Aena
7.2. Avances en 2023
7.3. Perspectivas de futuro
Sobre este Informe
Principios de reporte
Materialidad
Relación y diálogo con grupos de interés
Comunicación y transparencia

Índice Ley 11/2018
Índice GRI y SASB
Anexo I: Taxonomía 2022
Enlaces de interés
Informe de verificación externa

Informe de verificación independiente
Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)

Bloque C
Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC)

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

Anexos

Anexo I: Estados financieros consolidados

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

Introducción

Carta del presidente

(GRI 2-22)

Maurici Lucena Betriu - Presidente

Estimados amigos,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Enfoque del documento

El presente Informe de Gestión Consolidado 2023 relativo a la actividad del Grupo Aena[1] (en adelante "Aena" o "la Compañía" o "la Sociedad") se ha concebido para poner en conocimiento de los grupos de interés de Aena, su desempeño en materia económica, social y ambiental a lo largo del 2023, dando cumplimiento asimismo a los requerimientos de reporte de la Ley 11/2018 de 28 de diciembre, sobre divulgación de Información no Financiera y Diversidad, con la elaboración del Estado de Información no Financiera (EINF).

A través de este documento el Grupo Aena trata de mostrar cómo la Compañía crea valor a corto, medio y largo plazo. Para presentar esta información de manera veraz, relevante y precisa, de acuerdo con las prácticas de reporte más reconocidas, se complementa e integra la información económica y financiera con el Estado de Información no Financiera, el Informe de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Remuneraciones, correspondientes al ejercicio 2023. Asimismo, la página web de la Compañía[2] ofrece información detallada adicional sobre los diferentes aspectos relevantes para las distintas partes interesadas.

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

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

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

Estructura del Informe de Gestión Consolidado 2023

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

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

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

Como anexos, se introducen:

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

Nivel de revisión por los auditores externos

(GRI 2-5)

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

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

[1] El Grupo Aena está conformado por Aena S.M.E, S.A, la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (SCAIRM), Aena Internacional (ADI) en España, las empresas del Grupo London Luton Airport en Reino Unido, así como la Sociedad Concesionaria Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A. ("Aena Brasil") y el Bloque de Once Aeropuertos de Brasil ("BOAB"), en Brasil.
[2] Ver apartado "Sobre este informe - Enlaces de interés".
[3] Otra información: Informe de gestión consolidado' en el 'Informe de auditoría', dentro de 'Informe de auditoría y Cuentas Anuales consolidadas'.

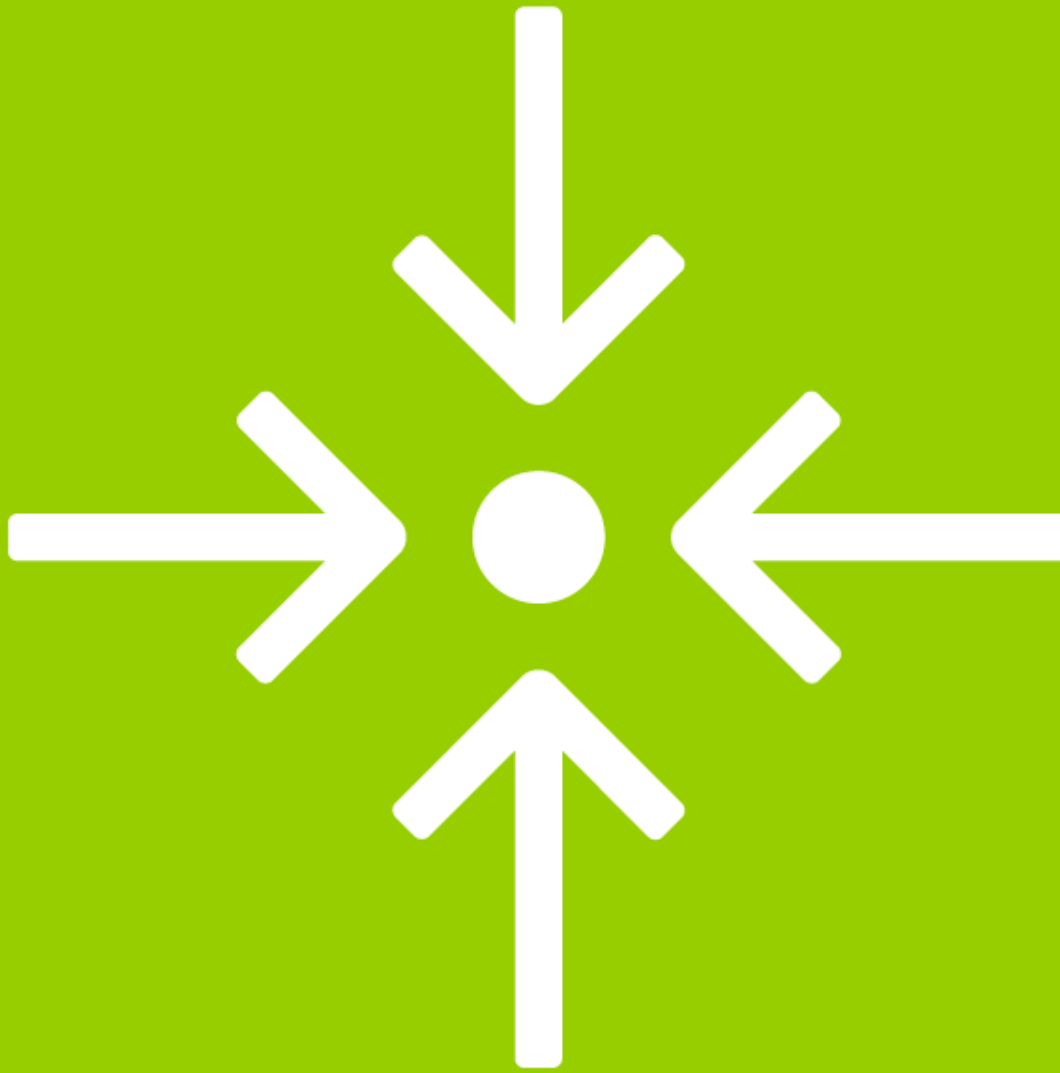
- KPMG, Auditores, S.L. ha emitido un informe de Seguridad Razonable Independiente sobre el Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera de Aena S.M.E, S.A y sociedades dependientes a 31 de diciembre de 2023.[4]
- Deloitte, S.L. ha emitido un informe de verificación con un nivel de aseguramiento limitado sobre los contenidos en materia de información no financiera y diversidad requeridos por la Ley 11/2018 así como los contenidos GRI, en su opción “de conformidad”, detallados en las secciones “Índice de contenidos Ley 11/2018” y “Tabla: Índice de contenidos GRI” del Bloque B del informe de gestión consolidado.[5]
- Deloitte, S.L. ha emitido un informe de verificación con un nivel de aseguramiento limitado sobre los indicadores referentes a las emisiones de gases de efector invernadero de Aena S.M.E., S.A. y SCAIRM, revisión realizada de acuerdo a la norma ISO 14064-3.

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

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

[4] Anexo del apartado F del Informe Anual de Gobierno Corporativo de Aena S.M.E, S.A. de 31 de diciembre de 2023.
[5] Informe de verificación independiente' de la sección 'B. Estado de la Información No Financiera'.

2023: Reactivación y nuevos desafíos



EN

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

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

FEB

Cambios en la estructura corporativa para adaptarse al Plan Estratégico.

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

MAR

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

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

El Aeropuerto de Valencia cumple 90 años.

Aena firma el contrato de concesión de los 11 aeropuertos en Brasil, entre ellos, Congonhas-São Paulo.

ABR

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

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

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

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

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

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

MAY

Aena entrega sus cuartos premios de innovación interna.

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

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

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

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

JUN

Aena ventures abre su segunda convocatoria para startups de todo el mundo

Lanzamiento 5ª edición de los Premios Innova.

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

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

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

Aena lanza el programa "Aena con la Investigación" .

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

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

Reconocimiento a su avance en sostenibilidad, manteniéndose en el FTSE4Good

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

Adjudicada la gestión de tiendas libres de impuestos de los aeropuertos de Cataluña y Madrid.
Aena ventures recibe más de 500 propuestas.

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

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

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

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

Aena 360º llega al número 700.

75 aniversario del Aeropuerto de Bilbao.

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

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

Arrancan las operaciones en los aeropuertos del BOAB.

Aena realiza su emisión inaugural de bonos

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

Lanzamiento de "Aena con la sociedad".

Envio a SBTi de los objetivos de descarbonizacion a corto y largo plazo en base al escenario 1.5ºC, para su validación

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

Continúan los inicios de operaciones en los aeropuertos del BOAB.

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

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

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

Aena lanza la encuesta de Igualdad.

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

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

Modelo de negocio

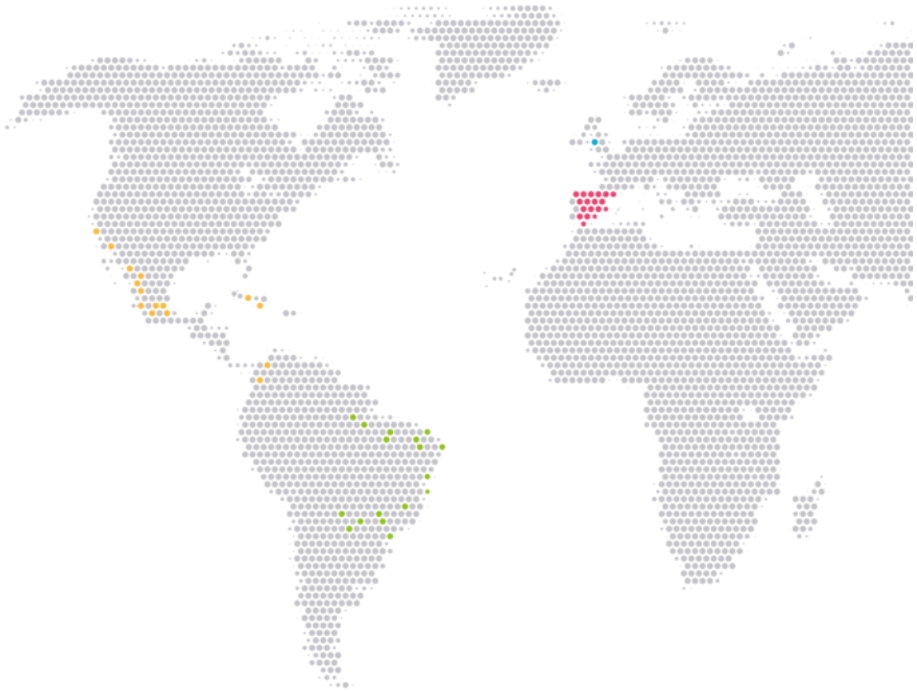
(GRI 2-1; 2-6)

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

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

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

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



España

A Coruña (LCG)	La Palma (SPC)
Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD)	León (LEN)
Albacete (ABC)	Logroño-Agoncillo (RJL)
Algeciras (AEI)	Madrid - Cuatro Vientos (LECU)
Alicante-Elche Miguel Hernández (ALC)	Melilla (MLN)
Almería (LEI)	Menorca (MAH)
Asturias (OVD)	Málaga-Costa del Sol (AGP)
Badajoz (BJZ)	Palma de Mallorca (PMI)
Bilbao (BIO)	Pamplona (PNA)
Burgos (RGS)	Reus (REU)
Ceuta (JCU)	Sabadell (QSA)
César Manrique-Lanzarote (ACE)	Salamanca (SLM)
Córdoba (ODB)	San Sebastián (EAS)
El Hierro (VDE)	Santiago-Rosalía de Castro (SCQ)
Federico García Lorca Granada-Jaén (GRX)	Seve Ballesteros-Santander (SDR)
Fuerteventura (FUE)	Sevilla (SVQ)
Girona-Costa Brava (GRO)	Son Bonet (LESB)
Gran Canaria (LPA)	Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna (TFN)
Huesca-Pirineos (HSK)	Tenerife Sur (TFS)
Ibiza (IBZ)	Valencia (VLC)
Internacional Región de Murcia (RMU)	Valladolid (VLL)
Jerez (XRY)	Vigo (VGO)
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (BCN)	Vitoria (VIT) |
La Gomera (GMZ)	Zaragoza (ZAZ)

Reino Unido

Londres-Luton (LTN), **Reino Unido**.

Brasil

Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB):	**Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB):**
Recife Guararapes - Gilberto Freyre (REC)	São Paulo/Congonhas - Deputado Freitas Nobre (CGH)
Maceió - Zumbi dos Palmares (MCZ)	Campo Grande (CGR)
Aracaju - Santa Maria (AJU)	Corumbá (CMG)
João Pessoa - Presidente Castro Pinto (JPA)	Ponta Porã (PMG)
Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (JDO)	Santarém - Maestro Wilson Fonseca (STM)
Campina Grande - Presidente João Suassuna (CPV)	Marabá - João Correa da Rocha (MAB)
	Carajás - Parauapebas (CKS)
	Altamira (ATM)
	Uberlândia - Tenente Coronel Aviador César Bombonato (UDI)
	Montes Claros - Mário Ribeiro (MOC)
	Uberaba - Mário de Almeida Franco (UBA)

Sociedades participadas

Participación de Aena Internacional en 12 aeropuertos en **México**, 2 aeropuertos en **Jamaica** y 2 aeropuertos en **Colombia**.

ESPAÑA	2022	2023
Nª de empleados	8.196	7.892
Pasajeros	243.693.689	283.195.399
Operaciones	2.216.474	2.403.918
Carga (TN)	1.000.485	1.079.676

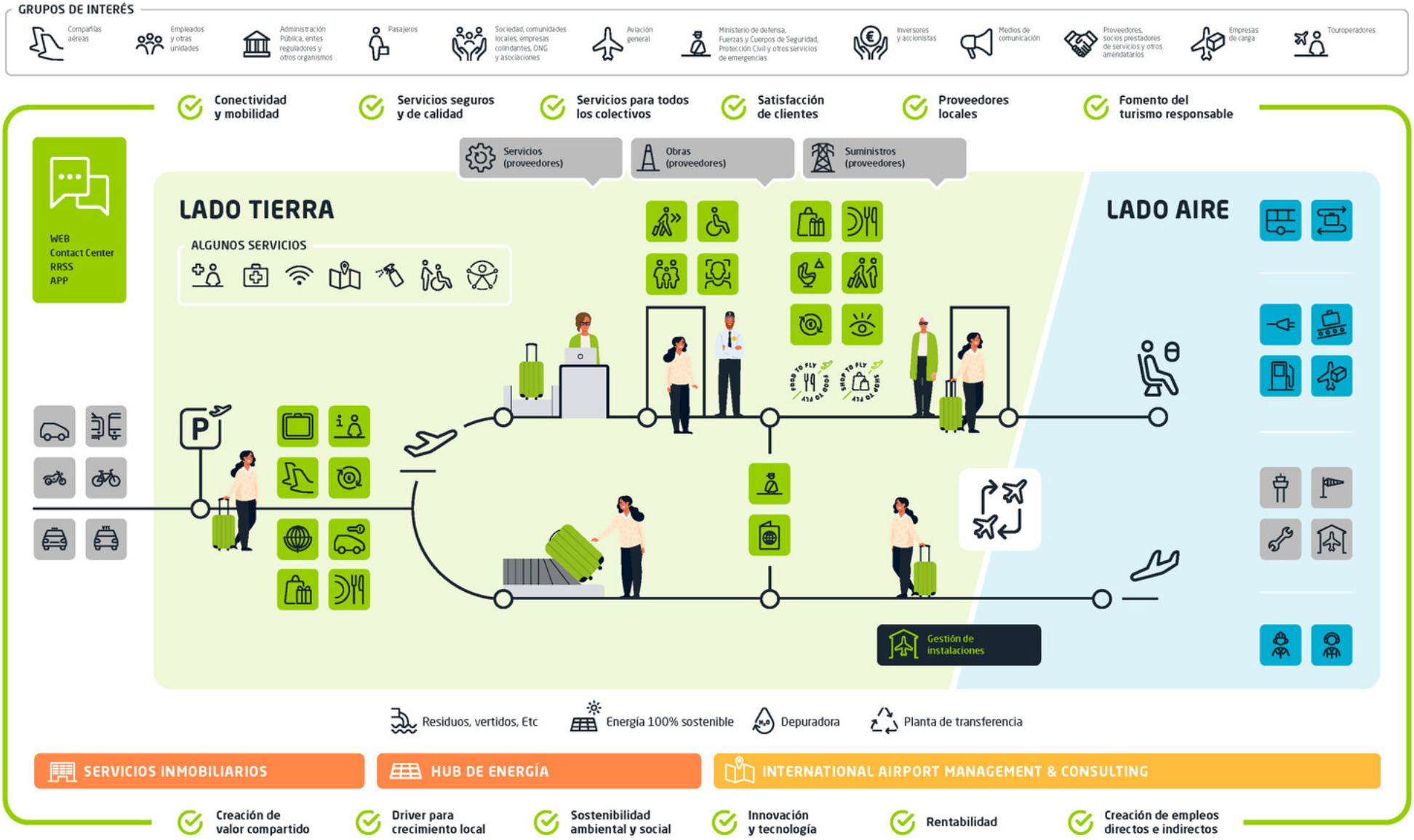
REINO UNIDO	2022	2023
Nª de empleados	685	628
Pasajeros	13.136.865,00	16.195.502
Operaciones	118.064,00	128.442
Carga (TN)	32.001,00	26.043

BRASIL	2022	2023
Nª de empleados	349	795
Pasajeros	13.862.694	20.287.680
Operaciones	135.074	202.723
Carga (TN)	71.140	71.266

El alcance de la información incluye las sociedades participadas por Aena en más de un 50%, tal como se recoge en las Cuentas Anuales en virtud del criterio de control (Grupo Aena); conformado por Aena S.M.E, S.A, la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (SCAIRM), Aena Internacional (ADI) en España, las empresas del Grupo London Luton Airport en Reino Unido, así como la Sociedad Concesionaria Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A (“Aena Brasil”) y el Bloque de Once Aeropuertos de Brasil (“BOAB”), en Brasil.

Aena y su cadena de valor

(GRI 2-6)



Actividades que desarrolla la Compañía y su cadena de valor

(GRI 2-6)

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

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

Aguas arriba

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

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

Dependiendo del producto o servicio aportado, la naturaleza de las relaciones con los proveedores puede ser a corto, medio y largo plazo, y su ubicación geográfica varía según el país en el que operen las sociedades integrantes del Grupo Aena[6].

Aguas abajo

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

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

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

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

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

1. Contexto y estrategia

(GRI 2-6)

1.1 El sector de la aviación

(GRI 3-3)

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

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

Con el fin de las restricciones derivadas del COVID-19, la operación del sector ha recuperado terreno a nivel mundial. Las primeras estimaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)[7] posicionaron 2023 como el año en que se alcanzaron los flujos pre pandemia, inclusive proyectando un crecimiento del sector en 3% respecto al año 2019. A inicios del 2023, las proyecciones sobre la evolución del tráfico en la red de aeropuertos en España impulsó a la Compañía a estimar cerrar el presente año con alrededor de 280 millones de pasajeros, equivalente a una recuperación del 102% del tráfico respecto a 2019. En efecto, los números alcanzados en este 2023 corresponden a 283,2 millones de pasajeros. En este sentido, diversas entidades proyectan que el tráfico mundial de pasajeros crecerá entre un 3,3% y un 4,3% (CAGR) en los próximos 20 años impulsado por mercados emergentes[8].

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

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

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

Sin embargo, en paralelo a este crecimiento y deseo de liderazgo, Aena, y el sector de la aviación en general, enfrenta complejos y diversos desafíos[10] que emergen en el actual contexto global. Cara al futuro, entender bien el contexto es clave para que la Compañía pueda responder de la mejor forma a los principales riesgos e identificar las oportunidades:

[7] Prevé una recuperación y un crecimiento completos y sostenibles de la demanda de pasajeros aéreos en 2023
[8] Previsión de tráfico a 20 años de IATA, ACI, Boeing, Airbus.
[9] Información obtenida de un estudio realizado por parte de Iberia.
[10] En base a Plan de Actuación 2025 de ENAIRE y Plan Estratégico Aena 2026.

Principales tendencias y riesgos a corto, medio y largo plazo (incluidos riesgos emergentes) que pueden derivarse del contexto en el que opera Aena

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

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

TENDENCIAS E IMPACTOS	ESCENARIOS
CAMBIO CLIMÁTICO Y SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL	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. 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 Climática de la compañía, tendentes a establecer un modelo económico descarbonizado y sostenible en los aeropuertos de la Red, en un contexto de creciente presión por parte de inversores y de la sociedad en su conjunto. ◦ Resiliencia de las infraestructuras y operativa de los aeropuertos ante eventos asociados al cambio climático, desastres naturales y condiciones meteorológicas extremas y la necesidad de acometer actuaciones de adaptación en los aeropuertos en el medio-largo plazo. ◦ Limitaciones parciales o totales a la operativa, la capacidad y el desarrollo necesario de los aeropuertos originadas por motivos medioambientales o derivadas del cumplimiento de la normativa medioambiental existente o futura. ◦ Destinos que pierden atractivo para los visitantes, por cambios en las preferencias y comportamientos del consumidor, por la estigmatización del sector, por políticas de desincentivación y restricción de vuelos domésticos en las rutas donde exista una alternativa de tren de alta velocidad, por una posible imposición de una nueva ecotasa al precio de los billetes, entre otros. ◦ Un marco de políticas y regulaciones climáticas nacionales y regionales no coordinadas. 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 estos riesgos, principalmente los regulatorios, en el tráfico aéreo dependerá de las condiciones en las que se vayan aplicando las nuevas medidas. Si bien en la actualidad aún no se han aprobado todas las normativas incluidas en el paquete legislativo a nivel ambiental por lo que no hay concreción suficiente sobre el alcance y plazos de implantación de las mismas. Por ese motivo, y para acotar la incertidumbre asociada a la aplicación de estas medidas, en las proyecciones elaboradas por el Grupo se han considerado unos escenarios de previsión con horquillas basadas en niveles de confianza arrojados por los modelos econométricos, que tienen en cuenta estos factores. 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.
INNOVACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL	Necesidad de mantener políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a la necesidad del negocio encaminadas a mejorar la experiencia de los pasajeros, fortalecer la seguridad del aeropuerto y mejorar la eficiencia operativa. Potenciales impactos derivados de restricciones normativas o de otra índole, que pudieran retrasar o limitar la ejecución de pruebas piloto o la implementación y despliegue de las innovaciones.

TENDENCIAS E IMPACTOS	ESCENARIOS
INTERNACIONALIZACIÓN **NEGOCIO COMERCIAL Y DESARROLLO INMOBILIARIO**	La actividad internacional de Aena está sujeta a riesgos asociados a la materialización de potenciales impactos que no hayan sido contemplados en la planificación y análisis de las adquisiciones, así como derivados del posterior desarrollo de operaciones en terceros países (a través de filiales y participadas) y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas debido al empeoramiento de la situación económica, cambios legales y regulatorios adversos u otros efectos sobre los contratos de concesión. En concreto, la inversión realizada en Brasil requiere de un análisis continuo de la recuperación y evolución de sus principales indicadores, que puede verse afectado por las circunstancias del mercado/país en el que opera. El Grupo está expuesto a riesgos relacionados específicamente con la evolución de la actividad comercial, estando vinculados los ingresos de la actividad comercial tanto al volumen de pasajeros como a la capacidad de gasto de estos. En un contexto de recuperación del tráfico, la evolución de la actividad comercial puede verse afectada por cambios de tendencia en el sector y en el mix de pasajeros así como por aspectos regulatorios que pudieran afectar a determinados productos del ámbito del duty-free. La evolución de los factores macroeconómicos y los cambios de tendencia en el consumo también afectan al negocio inmobiliario, planteando retos adicionales ligados a la estrategia de desarrollo de las ciudades aeroportuarias
MARCO NORMATIVO Y ASPECTOS REGULATORIOS	Ver nota 3.1.2. de las Cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023. Cambios en la normativa e incertidumbre sobre la interpretación de la legislación surgida en distintas materias, como ESG, y la necesidad de adecuación a los nuevos y continuos requerimientos legales que pueden conllevar un incremento de la litigiosidad derivada de los conflictos con operadores, proveedores y clientes, así como afectar a la gestión y reputación de la compañía. Aena opera en un sector fuertemente regulado, lo que garantiza que la gestión de la red de aeropuertos se lleva a cabo con criterios de servicio público, establece un régimen de tarifas aeroportuarias, y obliga a asegurar diferentes medidas de seguridad aeroportuaria. 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.
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.
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. 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.
CALIDAD DEL SERVICIO	Impactos en la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación con otros aeropuertos, que afecten a la reputación del Grupo o pudieran suponer incumplimientos.
IMPLICACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS	La forma en la que clientes, proveedores, administraciones, empleados, accionistas, etc. se involucran en la gestión de las compañías ha evolucionado hacia un perfil más digital, más sensibilizado con la protección ambiental y con la salud, más participativo y dispuesto a dejarse oír. Las compañías han de ofrecer de forma transparente información suficiente sobre sus políticas de sostenibilidad su desarrollo, aplicación y resultados.

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

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

1.2. Estado de avance del Plan Estratégico 2022-2026

(GRI 2-22)

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

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

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

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

Plan Estratégico 2022- 2026. Valores y propósitos

01 Cada vez más sostenibles medioambientalmente

02 Escucha activa y orientación al cliente

03 Excelencia en infraestructuras y servicios

04 Talento y diversidad

05 Innovación

06 Orientación a resultados y proyectos tangibles

07 Liderazgo con impacto

08 Comunicación fluida y flexible

09 Dinamismo: anticipación y adaptación al cambio

10 Visión global en todas nuestras actividades

11 Crecimiento y rentabilidad

12 Integridad y compromiso

Actividad aeronáutica

La estrategia del negocio aeronáutico persigue tres objetivos:

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

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

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

Cara a los próximos ejercicios, el Plan contempla:

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

Actividad comercial

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

- Incrementar el ingreso comercial por pasajero al menos un 12% en 2026 con respecto a 2019.
- Publicar y formalizar los siguientes concursos:
    - El mayor concurso de Tiendas Libres de Impuestos del mundo.
    - Concurso de restauración del Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
    - Concurso de Rent-a-Car para maximizar el valor, integrando los nuevos agentes de movilidad (VTC, carsharing, mantenimiento…).
- Asegurar una positiva evolución de negocios en propio (aparcamientos y servicios VIP).
- Ampliación de la oferta de servicios digitales y nuestro programa de fidelización a lo largo de todo el customer journey y más allá del aeropuerto.

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

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

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

Cumpliendo así con objetivos previstos en el Plan Estratégico.

Actividad internacional

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

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

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

Ciudades aeroportuarias y negocios adyacentes

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

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

La sostenibilidad como elemento transversal de crecimiento

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

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

2. Los riesgos y su gestión

(GRI 3-3)

2.1. Estructura, control y gestión de riesgos[11]

(GRI 2-12; 2-24)

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

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

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

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

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

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

SISTEMA DE GESTIÓN DE RIESGOS

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

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

FASES

IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS

Estratégicos | Operacionales | Financieros | Tecnológicos | Legales y de cumplimiento | De información | Sociales, medioambientales y de Buen Gobierno

EVALUACIÓN DE RIESGOS

Priorización conforme a su criticidad en función de su impacto y probabilidad de ocurrencia

GESTIÓN DE RIESGOS

Acciones o respuestas enfocados a mitigar, aceptar, compartir o evitar los riesgos identificados

REPORTE Y SEGUIMIENTO DE LOS RIESGOS

Cada riesgo debe tener un sistema de seguimiento con controles e indicadores

ACTUALIZACIÓN DE RIESGOS

Al menos anualmente se revisan y se llevan a cabo evaluaciones de los riesgos identificados

SUPERVISIÓN DE SISTEMA DE CONTROL Y GESTIÓN DE RIESGOS

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
- 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 Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena

(GRI 2-24)

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

El Sistema de Control y Gestión de Riesgos se constituye como un modelo de control y gestión que funciona de forma integral y continua, centralizándose su gestión en las diferentes áreas corporativas de negocio y soporte. El enfoque metodológico del Sistema está basado en el marco COSO III[12] y comprende las siguientes etapas:

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

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

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

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

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

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

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

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

- El Consejo de Administración define, actualiza y aprueba la Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena y fija el nivel de riesgo aceptable en cada situación, siendo el responsable último de la existencia y funcionamiento de un Sistema Gestión de Riesgos adecuado y efectivo[13].

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

[12] Gestión de riesgos empresariales de COSO: Integración con estrategia y desempeño
[13] Puede consultarse el número de Consejeros que tienen formación y experiencia en auditoría riesgos en el Capítulo 1. Modelo de Gobierno Sostenible del Bloque B.

Respuesta a los principales riesgos y a nuevos desafíos

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

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

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

Fomento de una cultura de gestión de riesgos

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

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

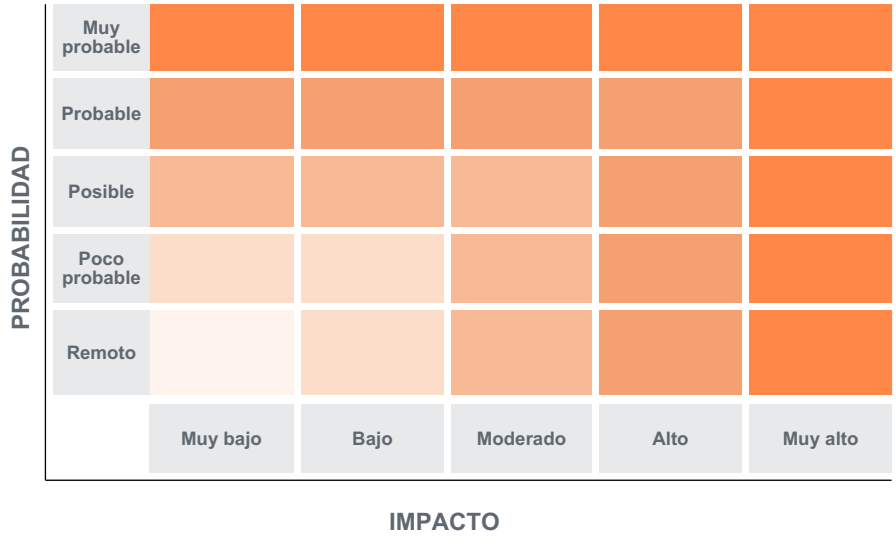
2.2. Riesgos en el 2023[14]

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

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

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

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



Retos y riesgos emergentes, mecanismos de control y actividades mitigadoras

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

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

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

[14] Para más información, ver Apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo incluido como Anexo al presente Informe.
[15] Cumpliendo con lo indicado en la Política, y acorde con lo indicado en la Guía Técnica 3/2017 de Comisiones de Auditoría de la CNMV, la Compañía actualiza anualmente el mapa de riesgos.
[16] Ver apartado E del Informe Anual de Gobierno Corporativo.

CATEGORÍAS DE RIESGOS

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

CATEGORÍAS DE RIESGOS

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

CATEGORÍAS DE RIESGOS

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

BLOQUE A

Información Económica y Financiera

1. Aspectos clave

El Grupo Aena ha registrado un volumen de **pasajeros** de 314,1 millones en 2023[1], lo que representa un crecimiento interanual del 16,0% y una recuperación del 102,3% del volumen de tráfico de 2019[2].

- Los aeropuertos de la red en España[3] han cerrado el año con el récord histórico de más de 283,2 millones pasajeros, lo que supone un aumento interanual del 16,2% y una recuperación del 102,9%.
- El Aeropuerto London Luton ha registrado 16,2 millones de pasajeros, lo que representa un aumento interanual del 23,3% y una recuperación del 90,0%.
- El tráfico de los seis aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil (en adelante, ANB) ha alcanzado 14,7 millones de pasajeros, registrando un crecimiento interanual del 6,2% y una recuperación del 106,3%.

Los 11 aeropuertos del Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (en adelante, BOAB) han registrado 26,4 millones de pasajeros, lo que representa un 98,4% del tráfico en 2019. La nueva Sociedad tomó el control de las operaciones durante los meses de octubre y noviembre de 2023. Desde la transferencia operativa, los 11 aeropuertos han registrado 5,6 millones de pasajeros hasta el 31 de diciembre de 2023.

Los **ingresos consolidados** se han situado en 5.141,8 millones de euros. Han aumentado un 21,3% y 904,3 millones de euros con respecto a 2022 (4.237,5 millones de euros).

Los ingresos de la actividad aeronáutica en la red de aeropuertos en España han ascendido a 2.864,1 millones de euros (+18,4% y +446,1 millones de euros respecto a 2022). Los ingresos comerciales se han situado en 1.558,0 millones de euros (+25,3% y +314,2 millones de euros respecto 2022).

La actividad comercial ha mejorado notablemente los niveles prepandemia. Los ingresos de Aena por rentas fijas y variables han aumentado un 21,8% respecto a 2019 y por pasajero han crecido de 4,25 euros en 2019 a 5,04 euros en 2023.

Las ventas totales de las actividades comerciales han sido un 17,3% superiores a las de 2019 y las ventas totales por pasajero han superado en un 14,0% las de 2019. Este comportamiento se observa en todas las líneas del negocio comercial.

En las tiendas libres de impuestos, las ventas han aumentado un 14,9% respecto a 2019, siendo destacable el incremento del gasto medio del pasajero británico, así como el efecto positivo que ha tenido en los ingresos de esta actividad la aplicación del régimen fiscal libre de impuestos tras el Brexit, el cual conlleva unos porcentajes de renta variable superiores. Las ventas en restauración han aumentado impulsadas principalmente por la tendencia alcista general del consumo y por el incremento de los precios. En la línea de alquiler de vehículos, debido al incremento de los precios de los contratos así como a la recuperación del tráfico de pasajeros en los aeropuertos turísticos. En servicios VIP, la recuperación de los ingresos refleja la mejora del índice de penetración, así como el aumento de los precios. La optimización de las plazas disponibles, unido a una mejora de las políticas de fijación de precios ha permitido incrementar los ingresos de los aparcamientos en todos los aeropuertos de la red.

El 27 de febrero de 2023, el Consejo de Administración de Aena aprobó la adjudicación del concurso para la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Los resultados del concurso muestran un incremento del 41% en la renta mínima anual garantizada (RMGA) de adjudicación de 2024 sobre la RMGA de 2019 y el porcentaje de renta variable medio ha aumentado desde el 31,2% en 2019 al 32,2% en 2023.

El 30 de mayo de 2023, el Consejo de Administración de Aena aprobó la adjudicación de la gestión de las tiendas libres de impuestos de 23 aeropuertos (agrupados en 4 lotes) y el 25 de julio la correspondiente a los aeropuertos de Madrid y Cataluña. El plazo del contrato para los 6 lotes licitados que engloban 27 aeropuertos de la red en España, es de 12 años.

En total, las ofertas presentadas mejoran las rentas de 2023 un 16,3% (RMGA ofrecida para el año 2024 frente a la RMGA de 2023).

En diciembre de 2023 el Consejo de Administración de Aena aprobó el inicio del proceso de renovación del servicio de alquiler de vehículos sin conductor en 38 aeropuertos de la red, frente a los 34 actuales. Las plazas ofertadas son más de 21.500 y las licencias se incrementan de las 170 actuales a 218. Los nuevos contratos tendrán una duración de entre 5 y 7 años.

Se trata de uno de los mayores concursos de alquiler de coches sin conductor del mundo, una actividad con un volumen de negocio estimado de 10.000 millones de euros durante la vigencia de los contratos.

Los contratos actuales vencen el 31 de octubre del 2024.

[1] El dato de pasajeros del Grupo Aena no incluye el tráfico de los aeropuertos de las Sociedades asociadas que no consolidan contablemente ni el tráfico del Bloque de Once Aeropuertos de Brasil (BOAB).
[2] El cálculo incluye el número de pasajeros del Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil en 2019 a efectos comparativos. La Sociedad concesionaria asumió las operaciones a lo largo del primer trimestre de 2020.
[3] Los datos referidos a la red de aeropuertos en España incluyen el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (AIRM).

El total de **gastos de explotación** se ha situado en 2.940,4 millones de euros (2.953,8 millones de euros en 2022).

Los **gastos operativos** (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 2.218,3 millones de euros. Han aumentado un 6,1% interanual (+127,5 millones de euros).

Otros gastos de explotación se han situado en 1.489,5 millones de euros y han aumentado un 5,4% interanual (+76,4 millones de euros).

En la red de aeropuertos en España, el importe de otros gastos de explotación ha alcanzado 1.162,2 millones de euros y ha disminuido un 1,7% interanual (-19,1 millones de euros). El gasto de energía eléctrica ha supuesto 147,2 millones de euros y un descenso interanual del 45,2% (-121,2 millones de euros). Excluyendo el coste de la energía eléctrica, otros gastos de explotación han aumentado un 16,0% interanual (+140,3 millones de euros). Respecto a 2019 se han incrementado en 147,7 millones de euros (+17,0%).

El Grupo ha efectuado un análisis de los potenciales indicadores de deterioro de sus activos a 31 de diciembre de 2023. El análisis realizado ha resultado en una reversión de deterioro de 155,0 millones de euros que figura en la partida “Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias” de la cuenta de resultados consolidada. Este importe incluye la reversión de deterioro del activo de ANB por importe de 155,5 millones de euros y una dotación de deterioro neta del segmento inmobiliario por 0,5 millones de euros.

El **EBITDA consolidado** ha ascendido a 3.022,6 millones de euros y ha aumentado un 45,4% interanual (+943,8 millones de euros). El margen de EBITDA se ha situado en el 58,8% (49,1% en 2022). Excluyendo el efecto de la reversión de deterioro de ANB, anteriormente indicada, el EBITDA consolidado sería 2.867,1 millones de euros y el margen de EBITDA un 55,8%.

El **resultado antes de impuestos** ha alcanzado 2.165,9 millones de euros (1.169,6 millones de euros en 2022) y el ejercicio 2023 se ha cerrado con un récord histórico de **beneficio neto** de 1.630,8 millones de euros (901,5 millones de euros en 2022).

El Consejo de Administración ha acordado proponer la distribución de un dividendo bruto de 7,66 euros por acción con cargo al beneficio de 2023 de Aena S.M.E., S.A. Este dividendo representa un incremento del 61,3% respecto al dividendo del ejercicio 2022 (4,75 euros por acción).

Por lo que se refiere al **efectivo neto generado por actividades de explotación**, ha alcanzado 2.219,8 millones de euros (1.863 millones de euros en 2022).

En relación al **programa de inversiones**, el importe pagado ha ascendido a 1.384,3 millones de euros (728,1 millones de euros en 2022). De este importe, 556,2 millones de euros corresponden a la red de aeropuertos en España, 51,1 millones de euros al Aeropuerto London Luton y 149,0 millones de euros a ANB. Se incluyen también 628,0 millones de euros correspondientes a la Sociedad Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB) que recogen los pagos obligatorios de la concesión de los 11 aeropuertos en Brasil desembolsados en el primer semestre de 2023 (3.354 millones de BRL equivalentes a 621,1 millones de euros al tipo de cambio medio de 2023), según se explica a continuación.

En el ámbito de las participaciones internacionales, con fecha 28 de marzo de 2023, se formalizó el contrato de concesión de los 11 aeropuertos en Brasil adjudicados a Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. El 5 de junio de 2023 el contrato de concesión adquirió la plena eficacia, comenzando el plazo de la concesión a partir de dicha fecha.

La Sociedad desembolsó el 26 de enero de 2023 la aportación al capital social estipulada en el pliego de concesión en 1.639,2 millones de BRL (291,6 millones de euros en el momento del desembolso). Parte de dicha aportación se destinó a realizar en febrero de 2023 los pagos obligatorios previstos en los pliegos de la licitación de 821,4 millones de BRL (152,1 millones de euros al tipo de cambio medio de 2023). Dicho importe está registrado en el inmovilizado intangible.

Entre abril y junio de 2023, Bloco de Onze Aeroportos de Brazil (en adelante, BOAB) desembolsó 2.533,3 millones de BRL (469,0 millones de euros al tipo de cambio medio de 2023) correspondientes al canon inicial de la concesión, también activados dentro del inmovilizado intangible como mayor valor del acuerdo de concesión.

Durante los meses de octubre y noviembre de 2023, la Sociedad concesionaria BOAB se ha hecho cargo de las operaciones de los 11 aeropuertos.

Respecto a la **posición financiera** del Grupo Aena, la ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA se ha reducido hasta 2,06x frente a 3,00x al 31 de diciembre de 2022. La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA de Aena S.M.E., S.A. también ha disminuido, hasta 2,12x frente a 3,05x al 31 de diciembre de 2022.

A nivel del Grupo, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 5.009,7 millones de euros.

El 29 de junio de 2023 Aena formalizó una línea de crédito sindicada sostenible (“Sustainability-Linked RCF”) por importe de 2.000 millones de euros, que fue suscrita por 14 entidades financieras nacionales e internacionales, y canceló las líneas de crédito existentes por importes de 650 y 800 millones de euros con vencimientos en 2024 y 2025, respectivamente.

El 13 de octubre de 2023 Aena realizó su primera emisión de bonos en el mercado de renta fija, por un importe de 500 millones de euros y vencimiento en octubre de 2030. La operación se cerró con un cupón del 4,25%. Esta emisión se ha realizado bajo el programa Euro Medium Term Note (EMTN) que la Compañía registró en la Comisión Nacional de Mercado de Valores (CNMV) el 27 de julio de 2023 por un importe de 3.000 millones de euros.

La agencia de rating Fitch ha asignado a la emisión la calificación “A-” y la agencia Moody’s una calificación “A3”. Estas calificaciones se corresponden con los ratings a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) otorgados a Aena S.M.E., S.A.

En relación al **DORA II** (Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026), el 2 de febrero de 2024, la CNMC ha emitido su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2024, declarando que el IMAAJ aplicable es de 10,35 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria del 4,09% respecto a las de 2023

Esta variación, aplicable a partir del 1 de marzo de 2024, del IMAAJ de 2024 respecto al de 2023 (fijado en 9,95 euros por pasajero), es consecuencia de los ajustes que establece el DORA en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones, la estructura de tráfico correspondiente al cierre de 2022 y el efecto del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022).

Previamente a la emisión de la resolución de la CNMC, el 30 de enero de 2024, el Consejo de Ministros ha aprobado un índice P para la revisión anual de las tarifas de Aena de 2024 de +3,5%.

La **cotización de la acción** de Aena ha fluctuado en el período entre un mínimo de 120,65 euros y un máximo de 165,60 euros. Ha cerrado al 31 de diciembre de 2023 en 164,10 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 39,9% desde el 31 de diciembre de 2022, muy superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 22,8%.

2. Datos de actividad

2.1. Red de aeropuertos en España[4]

+2,9%
Variación pasajeros 2023 / 2019

2023 / 2022: +16,2%

+1,8%
Variación aeronaves 2023 / 2019

2023 / 2022: +8,5%

+0,9%
Variación mercancías 2023 / 2019

2023 / 2022: +7,9%

Los aeropuertos de la red en España han cerrado el año 2023 con un récord histórico de pasajeros.

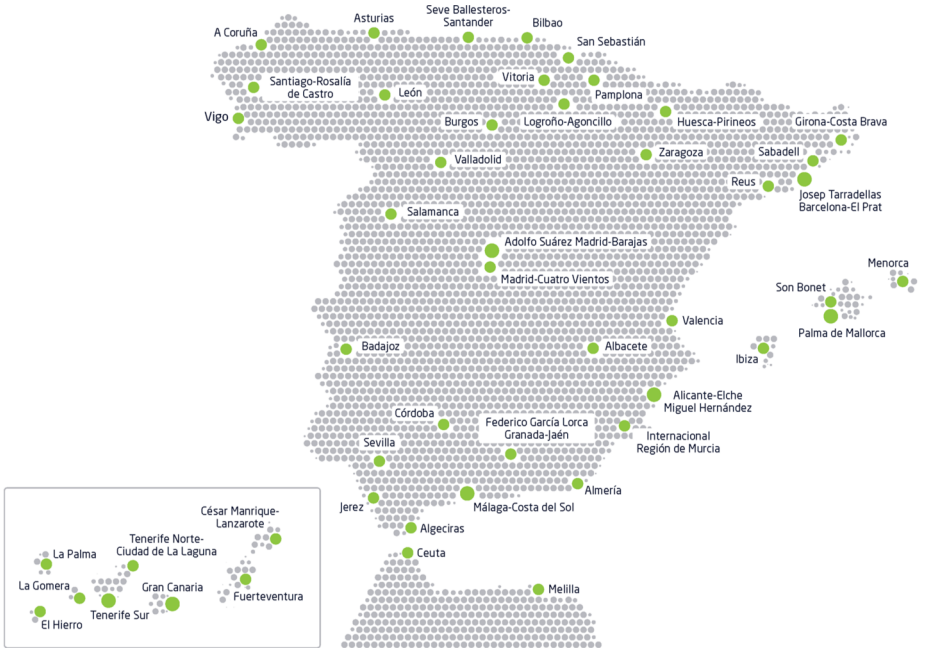
El número de pasajeros ha alcanzado 283,2 millones, lo que representa una recuperación del 102,9% respecto del volumen de 2019.

La recuperación del tráfico ha evolucionado a lo largo del año. En el primer trimestre de 2023 los aeropuertos de la red en España recuperaron un 101,6%, en el segundo trimestre un 100,9%, en el tercer trimestre un 101,4% y en el último trimestre han recuperado un 108,6% frente a los mismos trimestres de 2019.

No obstante, el tráfico aéreo sigue siendo sensible al contexto económico y geopolítico, así como a factores como la subida del precio del combustible o posibles disrupciones en la oferta aérea.

Entre los aeropuertos de la red, destaca el nivel de pasajeros alcanzado en los que tienen un mayor componente de tráfico de ocio. En las Islas Baleares y Canarias se han superado las cifras prepandemia, así como en los aeropuertos de Alicante-Elche Miguel Hernández y Málaga-Costa del Sol. Otros aeropuertos que han registrado un récord histórico son: Bilbao, Valencia, Sevilla, Santiago-Rosalía de Castro, Santander, San Sebastián, Asturias, Vitoria, Melilla y Son Bonet, así como los helipuertos de Algeciras y Ceuta.

El tráfico doméstico ha mostrado un nivel de recuperación mayor que el internacional. Ha alcanzado el 108,2% respecto al volumen prepandemia. El tráfico internacional se ha recuperado en un 100,5%.



Respecto a las operaciones de aeronaves, se ha recuperado el 101,8% de los movimientos prepandemia.

La actividad de carga ha continuado evolucionando positivamente. En 2023 se ha recuperado el 100,9% del volumen prepandemia y se ha alcanzado un récord histórico.

[4] Incluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Datos de tráfico por aeropuertos y grupos[5] de aeropuertos

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Mill. 2023	% Var.[1] 2023 / 2022	Cuota 2023	Miles 2023	% Var.[1] 2023 / 2022	Cuota 2023	Ton. 2023	% Var.[1] 2023 / 2022	Cuota 2023
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	60,2	18,9%	21,3%	389,2	10,6%	16,2%	643.535	13,6%	59,6%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	49,9	19,9%	17,6%	319,0	12,5%	13,3%	156.485	0,6%	14,5%
Palma de Mallorca	31,1	8,9%	11,0%	228,9	3,7%	9,5%	7.184	-5,4%	0,7%
Total Grupo Canarias	48,4	11,4%	17,1%	439,0	7,9%	18,3%	30.693	-1,8%	2,8%
Total Grupo I	79,8	17,7%	28,2%	611,8	8,9%	25,4%	39.097	2,8%	3,6%
Total Grupo II	11,6	18,1%	4,1%	185,8	8,7%	7,7%	130.959	2,4%	12,1%
Total Grupo III	2,0	20,7%	0,7%	230,3	4,2%	9,6%	71.723	-2,6%	6,6%
TOTAL España	**283,2**	**16,2%**	**100,0%**	**2.403,9**	**8,5%**	**100,0%**	**1.079.676**	**7,9%**	**100,0%**

[1]Porcentajes de variación calculados en pasajeros, aeronaves y kg.

Aeropuertos y Grupos de aeropuertos	Pasajeros			Aeronaves			Mercancías		
	Mill. 2019	% Var.[1] 2023 / 2019	Cuota 2019	Miles 2019	% Var.[1] 2023 / 2019	Cuota 2019	Ton. 2019	% Var.[1] 2023 / 2019	Cuota 2019
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	61,7	-2,5%	22,4%	426,4	-8,7%	19,8%	560.039	14,9%	52,4%
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	52,7	-5,3%	19,1%	344,6	-7,4%	14,8%	176.798	-11,5%	16,5%
Palma de Mallorca	29,7	4,7%	10,8%	217,2	5,4%	5,5%	9.022	-20,4%	0,8%
Total Grupo Canarias	45,0	7,6%	16,4%	410,7	6,9%	21,5%	37.225	-17,5%	3,5%
Total Grupo I	72,6	10,0%	26,4%	577,3	6,0%	21,3%	38.374	1,9%	3,6%
Total Grupo II	11,8	-1,0%	4,3%	178,9	3,9%	7,5%	183.420	-28,6%	17,1%
Total Grupo III	1,8	16,4%	0,6%	206,0	11,8%	9,6%	64.678	10,9%	6,0%
TOTAL España	**275,2**	**2,9%**	**100,0%**	**2.361,0**	**1,8%**	**100,0%**	**1.069.557**	**0,9%**	**100,0%**

[1]Porcentajes de variación calculados en pasajeros, aeronaves y kg.

[5] Grupo Canarias: El Hierro, Fuerteventura, Gran Canaria, La Gomera, La Palma, Lanzarote-César Manrique, Tenerife Norte-C. La Laguna y Tenerife Sur.
Grupo I: AIRM, Alicante-Elche Miguel Hernández, Bilbao, Ibiza, Málaga-Costa del Sol, Menorca, Santiago-Rosalía de Castro, Sevilla y Valencia.
Grupo II: A Coruña, Almería, Asturias, Federico García Lorca Granada-Jaén, Girona-Costa Brava, Jerez de la Frontera, Reus, Severiano Ballesteros-Santander, Vigo y Zaragoza.
Grupo III: Albacete, Algeciras-Helipuerto, Badajoz, Burgos, Ceuta-Helipuerto, Córdoba, Huesca-Pirineos, León, Logroño-Agoncillo, Madrid-Cuatro Vientos, Melilla, Pamplona, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Valladolid y Vitoria.
Con fecha 9 de enero de 2023, AIRM y el Aeropuertos de Santiago-Rosalía de Castro pasan a formar parte del Grupo I. El Aeropuerto de Girona-Costa Brava pasa a formar parte del Grupo II.

Datos de pasajeros por áreas geográficas

El tráfico nacional ha subido un 12,5% interanual mientras que el internacional se ha incrementado un 18,1% y en ambos casos, han superado las cifras de 2019.

En 2023, el tráfico doméstico ha mostrado un nivel de recuperación (108,2%) mayor que el internacional (100,5%).

El tráfico de pasajeros con Latinoamérica, Norteamérica y África ha superado los volúmenes de 2019 y se ha recuperado el 99,9% del tráfico europeo:

Región				% Variación		Cuota		
	2023	2022	2019	2023 / 2022	2023 / 2019	2023	2022	2019
Europa[1]	165,1	141,5	165,3	16,7%	-0,1%	58,3%	58,1%	60,0%
España	93,0	82,7	85,9	12,5%	8,2%	32,8%	33,9%	31,2%
Latinoamérica	9,2	7,4	8,4	24,2%	10,0%	3,3%	3,0%	3,0%
Norteamérica[2]	7,0	5,8	6,8	21,3%	3,2%	2,5%	2,4%	2,5%
África	4,7	3,6	3,9	32,5%	21,1%	1,7%	1,5%	1,4%
Oriente Medio	3,5	2,6	3,6	33,0%	-3,4%	1,2%	1,1%	1,3%
Asia y Otros	0,7	0,1	1,4	378,7%	-51,5%	0,2%	0,1%	0,5%
TOTAL	**283,2**	**243,7**	**275,2**	**16,2%**	**2,9%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

[1] Excluye España.

[2] Incluye EE.UU., Canadá y México.

Datos de pasajeros por países

La recuperación del mercado británico respecto al período prepandemia ha alcanzado el 95,5% y la del mercado alemán el 91,4%.

El tráfico de pasajeros con Italia, Francia, Holanda, Portugal, Suiza e Irlanda ha superado los volúmenes de 2019:

País	Pasajeros (millones)			% Variación		Cuota		
	2023	2022	2019	2023 / 2022	2023 / 2019	2023	2022	2019
España	93,0	82,7	85,9	12,5%	8,2%	32,8%	33,9%	31,2%
Reino Unido	42,9	37,1	44,9	15,5%	-4,5%	15,1%	15,2%	16,3%
Alemania	26,6	23,9	29,1	11,3%	-8,6%	9,4%	9,8%	10,6%
Italia	18,0	14,2	16,3	26,3%	10,5%	6,4%	5,8%	5,9%
Francia	14,9	13,2	14,0	12,7%	5,8%	5,2%	5,4%	5,1%
Holanda	9,4	8,4	8,8	11,2%	6,4%	3,3%	3,5%	3,2%
Portugal	7,0	5,4	5,7	29,3%	23,3%	2,5%	2,2%	2,1%
Suiza	6,5	5,6	6,4	16,2%	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%
Bélgica	6,1	5,6	6,3	8,9%	-2,2%	2,2%	2,3%	2,3%
Irlanda	5,5	4,6	4,7	20,1%	17,4%	1,9%	1,9%	1,7%
Total Top 10	**229,9**	**200,8**	**222,1**	**14,5%**	**3,5%**	**81,2%**	**82,4%**	**80,7%**

Datos de pasajeros por aerolíneas

Ryanair ha aumentado el número de pasajeros transportados en un 21,7% con respecto al período prepandemia y el Grupo IAG en un 7,3%. Estas aerolíneas concentran una cuota del 51,4% del tráfico de 2023:

Compañía aérea	Pasajeros (millones)			% Variación		Cuota		
	2023	2022	2019	2023 / 2022	2023 / 2019	2023	2022	2019
Ryanair	60,9	52,2	50,0	16,7%	21,7%	21,5%	21,4%	18,2%
Vueling	46,4	40,4	42,7	14,9%	8,5%	16,4%	16,6%	15,5%
Iberia	21,4	17,9	20,7	19,8%	3,7%	7,6%	7,3%	7,5%
Air Europa	16,9	14,4	19,0	17,6%	-11,3%	6,0%	5,9%	6,9%
Easyjet	15,4	13,6	17,9	13,6%	-13,7%	5,4%	5,6%	6,5%
Iberia Express	12,3	10,4	10,3	18,4%	19,0%	4,3%	4,3%	3,7%
Grupo Binter	9,6	8,6	7,7	11,3%	25,0%	3,4%	3,5%	2,8%
Jet2.Com	9,0	8,2	8,0	10,6%	12,6%	3,2%	3,4%	2,9%
Air Nostrum	8,1	7,5	8,9	8,8%	-8,9%	2,9%	3,1%	3,2%
Eurowings	7,3	6,4	5,6	13,9%	30,3%	2,6%	2,6%	2,0%
Total Top 10	**207,4**	**179,5**	**190,9**	**15,6%**	**8,6%**	**73,2%**	**73,7%**	**69,4%**

Las aerolíneas de bajo coste han registrado 174,6 millones de pasajeros y un 9,5% más que en el período prepandemia. Su cuota de mercado ha crecido desde el 57,9% en 2019 hasta el 61,7% en 2023.

Incentivo comercial aeronáutico

El Consejo de Administración de Aena ha aprobado un nuevo plan de incentivos para tres años el 30 de enero de 2024.

En las temporadas de verano e invierno 2024, 2025 y 2026 se incentivará:

- Nuevas rutas a destinos no servidos en los aeropuertos de más de 3 millones de pasajeros, con respecto a la temporada equivalente anterior y excepto en rutas operadas a Asia. El incentivo consiste en el reembolso del 100% de la tarifa del pasajero correspondiente al número de pasajeros de cada compañía que inicie nuevas rutas.
- Crecimiento del número de pasajeros en las rutas con destino a Asia, con respecto a la temporada equivalente anterior. Se reembolsará el 100% de la tarifa del pasajero en los pasajeros correspondientes a la contribución de cada compañía al crecimiento.
- Crecimiento del número de pasajeros en aeropuertos de menos de 3 millones de pasajeros. Se reembolsará el 100% de la tarifa del pasajero en los pasajeros adicionales en 2024, 2025 y 2026 con respecto a la temporada equivalente de 2023.

El número de pasajeros máximo a incentivar por cada compañía tiene como límite el número de pasajeros en el que la aerolínea crezca en el aeropuerto y en el total de la red.

Adicionalmente, se prorroga el incentivo en vigor desde 2019 por operar en los Helipuertos de Algeciras y Ceuta. Supone un reembolso del 50% de la tasa de pasajeros y de seguridad aeroportuaria, para todos los pasajeros comerciales de salida, si se mantiene al menos, un 75% del tráfico de pasajeros en la temporada equivalente anterior.

2.2. Participaciones internacionales

La participación de Aena fuera de España, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) se extiende a 34 aeropuertos: 1 en Reino Unido, 17 en Brasil, 12 en México, 2 en Jamaica y 2 en Colombia.

El 28 de marzo de 2023 suscribió el contrato de concesión de 11 aeropuertos en Brasil por un periodo de 30 años, con la posibilidad de una prórroga de 5 años.

Durante los meses de octubre y noviembre de 2023, la Sociedad concesionaria BOAB se ha hecho cargo de las operaciones de los 11 aeropuertos.

Sociedad	Pasajeros (millones)			% Variación[1]		% Participación	
	2023	2022	2019	2023 / 2022	2023 / 2019	Directa	Indirecta
Aeropuerto London Luton (Reino Unido)	16,2	13,1	18,0	23,3%	-10,0%	51,0%	
Grupo Aeroportuario del Nordeste de Brasil	14,7	13,9	13,8	6,2%	6,3%	100,0%	
Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB)	26,4	21,7	26,8	21,6%	-1,6%	100,0%	
Grupo Aeroportuario del Pacífico (México y Jamaica)	63,5	56,7	48,3	11,9%	31,4%		6,3%
Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali, Colombia) - AEROCALI	6,8	7,4	5,7	-8,0%	19,6%	50,0%	
Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Cartagena de Indias, Colombia) - SACSA	6,4	7,2	5,8	-10,6%	11,7%	37,9%	
TOTAL	**134,0**	**120,0**	**118,4**	**11,7%**	**13,2%**		

[1] Porcentajes de variación calculados en pasajeros.

2.2.1 Sociedades dependientes

Aeropuerto London Luton

Ha registrado 16,2 millones de pasajeros que representan una recuperación del 90,0% del volumen prepandemia.

Las tres principales aerolíneas que operan en el aeropuerto, Wizz Air, easyJet y Ryanair han recuperado un 101%, un 85% y un 94% del tráfico de pasajeros de 2019, respectivamente.

En movimientos de aeronaves se han registrado 128.442 operaciones (+8,8% interanual y el 90,8% de los movimientos de 2019).

El volumen de carga ha registrado 26.043 toneladas de mercancía (-18,6% interanual y el 70,6% del volumen prepandemia).

Ampliación de capacidad aprobada

El 13 de octubre de 2023 se recibió la carta de aprobación de la solicitud de ampliación de la capacidad del aeropuerto, desde el límite anual actualmente autorizado de 18 millones de pasajeros hasta 19 millones, promovida por la sociedad concesionaria del aeropuerto (London Luton Airport Operations Limited-LLAOL) con el apoyo de decisión por parte de los Ministerios de Transportes y de Comunidades (“Secretary of State of Transport” y “Secretary of State for Levelling Up, Housing and Communities”), de acuerdo con la recomendación de los Inspectores de Planificación (Planning Inspectors) del Gobierno central.

Esta solicitud había sido previamente aprobada por la autoridad de planificación local en diciembre de 2021, no obstante se sometió a un proceso (“call in”) de revisión por parte de los ministerios anteriormente indicados desde abril de 2022.

En diciembre de 2023 finalizó el plazo de 6 semanas en el que la decisión podía ser impugnada y los Ministerios de Transportes y de Comunidades han confirmado que no han recibido impugnaciones a la decisión de aceptación.

La aprobación, no obstante, queda sujeta a ciertas condiciones, incluyendo la aceptación por parte de la autoridad local de planes específicos en materia de ruido (“Noise Contour Reduction Strategy”), reducción de emisiones (“Carbon Reduction Strategy”) y gestión de accesos (“Travel Plan” y “Carpark Management Plan”) los cuales están en preparación.

El plan de ampliación, que aprovecha al máximo la infraestructura actual sin necesidad de construcciones adicionales, garantiza la recuperación continuada del aeropuerto tras la pandemia y asegura los importantes beneficios económicos y laborales que el aeropuerto aporta al área local.

Ampliaciones futuras

En febrero de 2023, el Ayuntamiento de Luton presentó al Gobierno central la solicitud formal de ampliación de la capacidad del aeropuerto, desde el límite anual actualmente autorizado hasta 32 millones de pasajeros (Development Consent Order-DCO) en tres fases. En marzo de 2023, el gobierno aceptó iniciar el procedimiento de evaluación de la propuesta y el 10 de agosto comenzó la fase de evaluación que finaliza en febrero de 2024.

LLAOL, como parte interesada, viene mostrando su apoyo a la solicitud mediante cartas formales de respaldo, bajo la consideración de que la DCO garantizará que se optimice la capacidad futura del aeropuerto, así como el requisito de proteger la operación aeroportuaria durante el periodo de concesión actual y la disposición para llegar a un acuerdo que permita la implantación efectiva de la capacidad a través de la sociedad concesionaria.

Plazo de la concesión

El 17 de noviembre de 2021 se formalizó el Acuerdo de recuperación sostenible del Aeropuerto London Luton con Luton Borough Council para compensar la pérdida de actividad consecuencia de la pandemia. El acuerdo contempló una extensión de la concesión de 16,5 meses (del 31 de marzo de 2031 al 15 de agosto de 2032).

ANB

Aeropuerto	Pasajeros (millones)			% Variación[1]	
	2023	2022	2019	2023 / 2022	2023 / 2019
Recife	9,0	8,7	8,6	3,7%	5,2%
Maceió	2,4	2,3	2,1	2,2%	11,6%
João Pessoa	1,4	1,2	1,3	16,2%	8,0%
Aracajú	1,2	1,0	1,1	22,3%	4,6%
Juazeiro do Norte	0,5	0,5	0,5	-4,6%	-10,4%
Campina Grande	0,2	0,1	0,1	69,2%	59,3%
TOTAL	**14,7**	**13,9**	**13,8**	**6,2%**	**6,3%**

[1]Porcentajes de variación calculados en pasajeros.

El número de pasajeros registrado en los 6 aeropuertos representa una recuperación del 106,3% del volumen prepandemia, muy superior a la del resto de competidores en Brasil.

En movimientos de aeronaves se han registrado 142.460 operaciones (5,5% interanual y el 104,4% de los movimientos de 2019).

El volumen de carga ha alcanzado 59.889 toneladas de mercancías (-15,8% interanual y el 94,3% del volumen prepandemia).

Plazo de la concesión

La concesión tiene un período de 30 años, ampliable 5 años adicionales, contados a partir de la fecha en la que el contrato adquirió la plena eficacia (9 de octubre de 2019).

BOAB

Aena, a través de su filial ADI, resultó adjudicataria de la concesión de la explotación y mantenimiento de 11 aeropuertos en Brasil, ubicados en cuatro estados (São Paulo, Mato Grosso del Sur, Minas Gerais y Pará) en la subasta celebrada el 18 de agosto de 2022.

El 28 de marzo de 2023 suscribió el contrato de concesión por un periodo de 30 años, con la posibilidad de una prórroga de 5 años. El 5 de junio de 2023 el contrato de concesión adquirió la plena eficacia, comenzando el plazo de la concesión a partir de dicha fecha.

La información sobre los importes desembolsados y la posición financiera de la Sociedad se describen en el apartado 6.2 (Evolución de deuda financiera neta).

Durante los meses de octubre y noviembre de 2023, la Sociedad concesionaria BOAB se ha hecho cargo de las operaciones de los 11 aeropuertos, una vez que el regulador ha aprobado los planes de transición operacional y tras un período de gestión conjunta con el operador brasileño.

A partir del comienzo del plazo de la concesión, se iniciaron dos fases:

- Fase I-A, de preparación y operación asistida. Finalizó con la trasferencia operativa de los 11 aeropuertos. Durante esta etapa se elaboró, se presentó a la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC) y se obtuvo la aprobación de los 11 Planes de Transferencia Operativa (PTO).
- Fase I-B, de ampliación y adecuación de las infraestructuras. Finalizará en junio de 2026 para 10 aeropuertos y en junio de 2028 para el aeropuerto de Congonhas, con la entrega de las obras obligatorias. En el ámbito de esta fase, se ha cumplido el hito contractual de presentar a ANAC los anteproyectos de los 11 aeropuertos.

El aeropuerto de Congonhas obtuvo la certificación operacional por parte de ANAC en mayo de 2023.

Aeropuerto	Pasajeros (millones) 2023	Fecha de transferencia operativa
Uberlândia	1,1	10/10/2023
Campo Grande	1,5	13/10/2023
Congonhas – São Paulo	22,1	17/10/2023
Ponta Porã	0,1	7/11/2023
Corumbá	0,0	10/11/2023
Uberaba	0,1	13/11/2023
Montes Claros	0,3	16/11/2023
Marabá	0,4	21/11/2023
Carajás	0,2	24/11/2023
Santarém	0,4	27/11/2023
Altamira	0,1	30/11/2023
TOTAL	**26,4**	

En 2023 los 11 aeropuertos de BOAB han registrado 26,4 millones de pasajeros. Esta cifra anual incluye los datos de pasajeros antes y después de la fecha de transferencia operativa.

Desde el 1 de enero de 2023 hasta la fecha de la toma de control de las operaciones por BOAB, los datos de Infraero (anterior gestor aeroportuario) totalizan 20,8 millones de pasajeros. A partir de la transferencia operativa, los 11 aeropuertos han registrado 5,6 millones de pasajeros.

En movimientos de aeronaves se han registrado un total de 315.703 operaciones en 2023.

El volumen de carga ha registrado 44.770 toneladas de mercancías en 2023.

2.2.2 Sociedades asociadas y con control conjunto

Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP)

Ha registrado 63,5 millones de pasajeros, lo que representa un incremento del 31,4% respecto al tráfico de 2019 y un aumento interanual del 11,9%.

El tráfico nacional ha crecido un 12,2% interanual y el internacional un 11,6%. Con respecto a 2019, el tráfico nacional ha crecido un 30,5% y el internacional un 32,7%.

En los aeropuertos del Grupo en México, el volumen de pasajeros ha aumentado un 31,4% respecto al volumen prepandemia y un 11,9% interanual. Al final de año, se ha apreciado una disminución de la oferta de asientos derivada de las revisiones preventivas de los motores Pratt & Whitney de la familia A320neo y A321neo.

Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (Cali-Colombia)

Ha registrado 6,8 millones de pasajeros, lo que representa un incremento del 19,6% respecto a 2019 y una disminución interanual del 8,0%.

El tráfico nacional ha disminuido un 8,9% interanual y el internacional un 3,9%. Con respecto a 2019, el tráfico nacional ha crecido un 22,8% y el internacional un 7,8%.

El tráfico doméstico se ha visto muy afectado por el cese de operaciones de las compañías de bajo coste Viva Air y Ultra Air a finales de febrero y marzo respectivamente.

Respecto al contrato de concesión cabe indicar que si bien finaliza el 30 de abril de 2024, es posible que se suscriba una prórroga.

Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Cartagena de Indias-Colombia)

Ha registrado 6,4 millones de pasajeros, lo que representa un incremento del 11,7% respecto al tráfico de 2019 y una disminución interanual del 10,6%.

El tráfico nacional ha disminuido un 17,9% interanual y el internacional ha crecido un 33,7%. Como en el aeropuerto de Cali, el tráfico doméstico se ha visto muy afectado por el cese de operaciones de las dos compañías de bajo coste, Viva Air y Ultra Air.

En relación al nuevo proceso de concesión del aeropuerto, el consorcio en el que participaba la sociedad concesionaria ADI, decidió no presentar mejora de oferta en el proceso de selección, por lo que no ha resultado adjudicataria del proyecto de asociación público privada (APP).

La concesión actual finaliza el 29 febrero de 2024.

3. Áreas de negocio

3.1 Segmento Aeropuertos

3.1.1 Aeronáutico

Base de Activos Regulada

La base de activos regulados asciende a 9.560,1 millones de euros[6] al cierre de 2023.

Tarifas aeroportuarias 2023

El 24 de noviembre de 2022, la CNMC emitió su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2023, declarando que el IMAAJ aplicable era de 9,95 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria de un 0% respecto de las tarifas de 2022, a partir del 1 de marzo. Dicho IMAAJ aplicable incluye 0,18 euros por pasajero para recuperar los costes reconocidos por la CNMC en relación a las medidas de seguridad e higiene adoptadas por Aena en respuesta a la COVID-19.

La variación del 0% del IMAAJ de 2023 respecto al IMAAJ de 2022, fijado en 9,95 euros por pasajero, es consecuencia de los ajustes que establece el DORA en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones, la estructura de tráfico correspondiente al cierre de 2021, el efecto del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022) así como la recuperación de la parte de los costes COVID-19 indicada anteriormente.

La recuperación de dichos costes corresponde a los reconocidos en la Resolución sobre la supervisión de los costes sanitarios y operativos en los que ha incurrido Aena como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 en el período comprendido entre octubre de 2021 y marzo de 2022, hasta el límite que permite que la variación tarifaria efectiva en 2023 sea de un 0%. A la tarifa de 2023 se aplican 45,6 millones de euros, quedando pendiente de recuperación en futuros ejercicios un importe capitalizado de 16,6 millones de euros.

Tarifas aeroportuarias 2024

Como se indica en el apartado 11. Hechos posteriores al cierre, el 2 de febrero de 2024, la CNMC ha emitido su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2024, declarando que el IMAAJ aplicable es de 10,35 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria del 4,09% respecto a las de 2023

Esta variación, aplicable a partir del 1 de marzo de 2024, del IMAAJ de 2024 respecto al de 2023 (fijado en 9,95 euros por pasajero), es consecuencia de los ajustes que establece el DORA en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones, la estructura de tráfico correspondiente al cierre de 2022 y el efecto del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022). Previamente a la emisión de la resolución de la CNMC, el 30 de enero de 2024, el Consejo de Ministros ha aprobado un índice P para la revisión anual de las tarifas de Aena de 2024 de +3,5%.

Recursos a las tarifas aeroportuarias

- En relación a las tarifas aeroportuarias de 2022, el 3 de febrero de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto tarifario interpuesto por IATA España y Ryanair DAC frente a la decisión del Consejo de Administración de Aena de 21 de diciembre de 2021 en la que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2022. El 24 de marzo de 2022, la CNMC resolvió desestimar los conflictos y declaró aplicable la actualización aprobada por el Consejo de Administración de Aena ("Resolución conflictos 2022"). Asimismo, el 17 de febrero de 2022, la CNMC dictó la Resolución sobre el informe de supervisión de las tarifas aeroportuarias aplicables por Aena S.M.E., S.A. en el ejercicio 2022 ("Informe de supervisión").

  En relación con estas resoluciones:

  - Ryanair DAC interpuso recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional frente a la Resolución de conflictos 2022. En el momento de formulación de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023, el recurso se encuentra pendiente de resolución.
  - Ryanair DAC, Emirates y Lufthansa interpusieron recursos contenciosos-administrativos ante la Audiencia Nacional frente al Informe de supervisión. En el momento de formulación de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023, los recursos interpuestos por Emirates y Lufthansa han finalizado sin sentencia y el recurso interpuesto por Ryanair DAC se encuentra pendiente de resolución.

[6] Dato de cierre provisional (pendiente de auditar).

La Dirección de Aena considera que la resolución de estos procedimientos no tendría impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo.

- En cuanto a las tarifas aeroportuarias de 2023, el 23 de septiembre de 2022, la CNMC notificó a Aena la iniciación de un procedimiento de conflicto tarifario promovido por ALA, Ryanair e IATA frente a la decisión del Consejo de Administración de Aena de 26 de julio de 2022 en la que se fijan las tarifas aeroportuarias para el ejercicio 2023.

  El 15 de diciembre de 2022, la CNMC resolvió estimar parcialmente los conflictos anteriormente mencionados ("Resolución de conflictos 2023"). Frente a esta Resolución Ryanair DAC e IATA interpusieron recursos contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional. En el momento de formulación de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023, ambos recursos se encuentran pendientes de resolución.

  La Dirección de la Sociedad considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

- En relación a las tarifas aeroportuarias de 2024 aprobadas por el Consejo de Administración de Aena el 25 de julio de 2023, Ryanair DAC, IATA y ALA han promovido un conflicto tarifario ante la CNMC frente a la aprobación.

  En la fecha de formulación de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023, el procedimiento tarifario se encuentra pendiente de resolución por parte de la CNMC.

  La Dirección de la Sociedad considera que la resolución de estos procedimientos no tendrá impacto significativo en sus estados financieros.

Principales magnitudes[7]

Miles de euros	2023	2022	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	**2.774.285**	**2.373.168**	**401.117**	**16,9%**
Prestaciones Patrimoniales:	2.692.342	2.299.180	393.162	17,1%
Pasajeros	1.194.032	954.116	239.916	25,1%
Aterrizajes	747.053	600.571	146.482	24,4%
Seguridad	416.272	340.209	76.063	22,4%
Pasarelas telescópicas	89.448	77.114	12.334	16,0%
Handling	115.379	94.156	21.223	22,5%
Carburante	29.811	25.358	4.453	17,6%
Estacionamientos	46.384	43.516	2.868	6,6%
Servicio de comida a bordo	10.122	8.456	1.666	19,7%
Recuperación costes COVID	43.841	155.684	-111.843	-71,8%
Resto de servicios aeroportuarios[1]	81.943	73.988	7.955	10,8%
Otros ingresos de explotación	**89.845**	**44.880**	**44.965**	**100,2%**
Total Ingresos	**2.864.130**	**2.418.048**	**446.082**	**18,4%**
Total gastos (incluye amortización)	**-2.112.483**	**-2.121.434**	**-8.951**	**-0,4%**
EBITDA	**1.368.662**	**903.175**	**465.487**	**51,5%**

[1] Incluye: mostradores de facturación, utilización de pasarelas de 400 Hz, servicio contraincendios, consignas y otros ingresos.

La mayoría de los ingresos de la actividad aeronáutica de la red de aeropuertos en España provienen de los servicios aeronáuticos prestados, principalmente, por el uso de la infraestructura aeroportuaria de aerolíneas y pasajeros.

En 2023, los ingresos de la actividad aeronáutica reflejan la mejora que ha experimentado el tráfico de pasajeros y la oferta de vuelos de las compañías aéreas.

[7] Incluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

En 2023, los ingresos ordinarios incluyen 2.686,4 millones de euros correspondientes a prestaciones patrimoniales de Aena S.M.E., S.A. y 81,8 millones de euros provenientes del resto de servicios aeroportuarios. Las “Prestaciones Patrimoniales” de Aena están reguladas y sus tarifas se establecen en el ámbito del marco regulatorio (Documento de Regulación Aeroportuaria - DORA). En el epígrafe “Resto de servicios aeroportuarios” se incluyen aquellos servicios prestados cuyas tarifas están sujetas a precios privados (no regulados).

En términos globales, los ingresos de las prestaciones públicas patrimoniales recogen en 2023 una variación tarifaria del +6,84%, excluyendo la recuperación de los costes reconocidos por la CNMC en relación a las medidas de seguridad e higiene adoptadas por Aena en respuesta a la COVID-19 (0,18 euros por pasajero para recuperar los 45,6 millones de euros reconocidos por la CNMC). La recuperación de estos costes, a partir del 1 de marzo de 2023, se refleja como ingreso en la línea “Recuperación costes COVID” de la tabla anterior.

Hasta febrero de 2023 la tarifa disminuyó un 10,99% y el 1 de marzo entraron en vigor las nuevas tarifas del año 2023 que suponen una subida del 6,84% (sin incluir el efecto en la tarifa de la recuperación de los COVID-19). El efecto de esta variación de tarifas ha supuesto +113,1 millones de euros.

En 2023 se ha producido una dilución en el ingreso regulado por importe de 94,0 millones de euros (en 2022 se acumuló una dilución de 43,6 millones de euros).

Los incentivos comerciales han supuesto un menor ingreso de 20,6 millones de euros (38,6 millones de euros en 2022).

La bonificación por pasajero en conexión ha ascendido a 66,8 millones de euros (56,7 millones de euros en 2022).

Los gastos incurridos como consecuencia de las medidas de seguridad e higiene adoptadas en respuesta a la COVID-19 se han reducido a 50,3 miles de euros en 2023 (60,4 millones de euros en 2022).

Durante el ejercicio 2023 se ha reconocido en la partida “Otros ingresos de explotación” la subvención cobrada por importe de 45,1 millones de euros, concedida por el Fondo de Solidaridad de la Unión Europea para compensar la mayor parte de los gastos incurridos por Aena para mitigar los efectos provocados por la pandemia de COVID-19, que no se han trasladado a las tarifas.

Actividad aeronáutica

En cuanto al desarrollo de los servicios aeronáuticos en los aeropuertos de la red, cabe señalar:

En el ámbito del **servicio de limpieza** se han iniciado nuevos contratos en varios aeropuertos durante el segundo semestre de 2023.

En los aeropuertos de Sevilla y Granada se ha adjudicado un nuevo contrato por 1,9 millones de euros, +20,4% respecto al contrato anterior. En los aeropuertos de Fuerteventura, La Gomera y El Hierro se ha adjudicado un nuevo contrato por 1,4 millones de euros, +30,7% respecto al contrato anterior. Ambos contratos se han adjudicado a la empresa Mitie Facilities Services por el plazo de un año (prorrogable por una anualidad adicional).

Asimismo, se ha adjudicado un nuevo contrato para los aeropuertos de Ibiza, Menorca, Valencia, Girona y Reus por 5,2 millones de euros, +4,4% respecto al contrato anterior. Este contrato se ha adjudicado a la empresa Optima Facility Services por el plazo de un año (prorrogable por una anualidad adicional). La fecha de inicio del contrato está prevista para marzo de 2024.

En los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat se inició el nuevo servicio de limpieza en el primer semestre de 2023 (adjudicado en noviembre de 2022). El importe de adjudicación asciende a 137,3 millones de euros para los 3 años del contrato, +2,8% respecto al contrato anterior.

En el área de **mantenimiento**, en mayo se adjudicó un nuevo contrato que agrupa los servicios de mantenimiento integral, limpieza y jardinería de 9 de los 18 aeropuertos del Grupo III (San Sebastián, Vitoria, Madrid-Cuatro Vientos, Salamanca, Valladolid, León, Albacete, Logroño y Huesca) por un plazo de 2 años. El importe adjudicado asciende a 3,9 millones de euros, +4,6% respecto al conjunto de los contratos anteriores. El nuevo servicio tiene una firme apuesta por la digitalización y por la automatización de tareas con el objetivo de aumentar la eficiencia de los servicios.

Durante el segundo semestre de 2023 se ha avanzado en la digitalización de los servicios de mantenimiento de la red y más del 85% de los servicios se han migrado a la nueva herramienta de gestión del mantenimiento. La migración de los aeropuertos del Grupo III está prevista en 2024. También se ha avanzado en la automatización de tareas para la medición de diversos parámetros requeridos por la normativa con el objetivo de aumentar la eficiencia de los servicios.

En relación a la **accesibilidad universal**, se ha seguido avanzando en la implantación del Distintivo de Discapacidades Invisibles, con el objetivo de mejorar la experiencia del pasajero y aumentar su independencia en las instalaciones aeroportuarias. La iniciativa está dirigida a atender a los pasajeros con otras necesidades además de las que ofrece el servicio Sin Barreras. Se trata de un distintivo que se solicita a través de la web de Aena y permite al personal del aeropuerto identificar las personas que tienen dificultades en entornos estresantes o con mucha estimulación sensorial y que pueden necesitar apoyo. Inicialmente se implantó en 11 aeropuertos, pero por la aceptación que ha tenido se ha ampliado a un total de 17 aeropuertos. (Ver apartado 6.6.2 Infraestructuras accesibles para todos, del Bloque B de este Informe de Gestión Consolidado).

En cuanto al servicio Sin Barreras, se han adjudicado dos nuevos contratos para 15 aeropuertos por un plazo de 2 años (prorrogables por un año adicional). El importe de adjudicación del servicio para 14 aeropuertos (los aeropuertos de Baleares y Canarias, Málaga-Costa del Sol, Sevilla, Alicante, Valencia y Bilbao) es de 94,9 millones de euros, +32% respecto al contrato anterior. El importe de adjudicación del servicio en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es 66,7 millones de euros por el plazo de dos años, +42% respecto al contrato anterior.

Los principales factores del incremento del coste de estos servicios son: la evolución al alza del tráfico, mayor en los pasajeros con movilidad reducida dado que su proporción respecto al total de pasajeros aumenta con los años, y los incrementos salariales recogidos en el convenio aplicable. Cabe indicar que el Servicio Sin Barreras atendió más de 2,1 millones de asistencias en 2023 y se encuentra entre los mejor valorados de Aena.

En el ámbito de los **servicios de asistencia en tierra**, una vez asignadas las 41 licencias para la prestación de estos servicios a terceros en la categoría de handling de rampa (en los 43 aeropuertos y dos helipuertos de la red) para los próximos 7 años, está previsto iniciar la operativa con los nuevos contratos durante el primer cuatrimestre de 2024.

Se trata del mayor concurso de handling del mundo cuyo resultado aporta soluciones competitivas, adaptadas a las necesidades actuales y a la evolución de las mismas. Se han obtenido notables compromisos de mejora tanto en los procesos operativos, con una gestión eficiente de los recursos, como en otros aspectos como la sostenibilidad y la implantación de nuevas tecnologías que favorecerán el incremento de operaciones y mejorarán la experiencia global en los aeropuertos de la red.

En el ámbito de la **seguridad física** han continuado las actividades de coordinación del futuro despliegue del sistema de entradas y salidas “UE Entry Exit System” conjuntamente con la Secretaría de Estado de Seguridad y con la Policía Nacional. La Comisión Europea ha pospuesto la entrada en vigor de este sistema al último trimestre de 2024 (fecha pendiente de ratificar).

Aena ha licitado la adquisición del equipamiento automatizado necesario para la implantación de este sistema en los aeropuertos de la red, por un importe de inversión prevista de 111,5 millones de euros en 2 años. La mayoría de las licitaciones se han adjudicado. También se ha adjudicado el servicio de soporte en el control de pasaportes a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, por un valor de 10 millones de euros al año durante un plazo 3 años.

En cuanto al equipamiento de seguridad, los equipos de detección de explosivos (EDS estándar 3 - Explosive Detection Systems) para la inspección del equipaje en bodega se siguen implantando, dando cumplimiento a los requerimientos normativos. El 92,4% de los trabajos de instalación de estos equipos se ha completado (equivale a 223 equipos instalados).

Adicionalmente, se ha licitado la compra e instalación de los equipos automáticos para la inspección del equipaje de mano (EDSCB - Explosive Detection System for Cabin Baggage), sistemas automatizados y “Remote Screening”, en los filtros de seguridad de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, por un importe de 130,8 millones de euros. La implementación se realizará durante los próximos 5 años.

En noviembre, se ha adjudicado el servicio de seguridad privada de los 46 aeropuertos y 2 helipuertos de la red, por 1.172 millones de euros y un plazo de 4 años (prorrogable por una anualidad). Este importe, supone un incremento respecto a los contratos actuales que contempla: las subidas recogidas en el convenio colectivo de los trabajadores de las empresas adjudicatarias (tanto del personal de seguridad como de servicios), el aumento de tráfico previsto, así como los servicios de seguridad necesarios para llevar a cabo las actividades adicionales a las actuales contempladas por Aena en su Plan Estratégico.

Durante la vigencia del contrato, Aena va a llevar a cabo un importante proceso de modernización tecnológica. Además de la instalación de los equipos EDS-estándar 3 para la inspección del equipaje en bodega, se van a modernizar los filtros de seguridad con la implementación de nuevas tecnologías para agilizar el paso por los controles previos al embarque, incrementar la seguridad y mejorar la experiencia de los pasajeros.

En los **sistemas operacionales** se está trabajando en dar cumplimiento al Reglamento de Ejecución (UE) 2021/116 de la Comisión Europea, relativo a la modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM). Este Reglamento requiere que 18 aeropuertos europeos que han implementado el proceso A-CDM (Airport Collaborative Decision Making), entre los que figuran los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, implementen un nivel adicional de integración para optimizar sus operaciones. Dichos aeropuertos pasarán al nivel denominado “Aeropuerto Avanzado Integrado con la Red” (Advanced Network Integrated Airport - ANI).

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas está en proceso de evaluación. Le seguirán las evaluaciones de los aeropuertos Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca para obtener la certificación.

El sistema A-CDM permite intercambiar información entre todos los agentes involucrados en la operación de un vuelo para mejorar la eficiencia general de las operaciones aeroportuarias, reducir los tiempos de rodaje y, por tanto, el consumo de combustible y las emisiones, mediante el uso compartido de información actualizada de carácter operativo. (Ver apartado 2.2. Aena frente a la emergencia climática, del Bloque B de este Informe de Gestión Consolidado).

Finalmente, cabe reseñar que Aena ha adjudicado el contrato de **suministro de electricidad** para los aeropuertos de la red en el período 2024-2028.

El objetivo de este contrato es suministrar energía con certificado de origen 100% renovable, así como la gestión de la producción de las plantas fotovoltaicas en régimen de autoconsumo que irán incorporándose en la red de aeropuertos gradualmente.

En este contrato se ha establecido un porcentaje del consumo a precio fijo durante 5 años, con el propósito de mitigar el riesgo de volatilidad del mercado. El porcentaje seleccionado representa un 36% del total del consumo anual estimado para 2024. Ese porcentaje irá incrementándose a medida que entren en servicio las plantas fotovoltaicas propias.

3.1.2 Actividad comercial

Principales magnitudes[8]

Miles de euros	2023	2022	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	1.540.413	1.235.057	305.356	24,7%
Otros ingresos de explotación	17.584	8.789	8.795	100,1%
Total Ingresos	**1.557.997**	**1.243.846**	**314.151**	**25,3%**
Total gastos (incluye amortización)	**-420.864**	**-408.883**	**11.981**	**2,9%**
EBITDA	**1.239.247**	**934.224**	**305.023**	**32,6%**

Ingresos por línea de actividad[8]

Miles de euros	2023	2022	Variación interanual	% Variación interanual
Tiendas libres de impuestos	414.055	334.862	79.193	23,6%
Tiendas	134.078	90.832	43.246	47,6%
Restauración	325.542	244.104	81.438	33,4%
Alquiler de vehículos	186.155	149.445	36.710	24,6%
Aparcamientos	180.577	146.779	33.798	23,0%
Servicios VIP	118.966	82.792	36.174	43,7%
Publicidad	24.483	23.706	777	3,3%
Arrendamientos	36.203	34.713	1.490	4,3%
Resto ingresos comerciales[1]	120.354	127.824	-7.470	-5,8%
Ingresos ordinarios comerciales	**1.540.413**	**1.235.057**	**305.356**	**24,7%**

[1] Incluye explotaciones comerciales diversas que se realizan en los aeropuertos, como son los servicios bancarios, las máquinas de plastificado de equipajes, máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías). Asimismo, incluye los ingresos por recuperación de gastos de suministros.

[8] Incluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Los ingresos del período (Comerciales y de Servicios Inmobiliarios)[9] incluyen los conceptos que se resumen en la siguiente tabla:

Miles de euros	Ingresos			% Variación 2023 / 2022		% Variación 2023 / 2019	
	2019	2022	2023	€	%	€	%
Total negocio	**1.315.599**	**1.334.207**	**1.580.853**	**246.646**	**18,5%**	**265.254**	**20,2%**
Ingresos por Rentas Fijas y Variables facturadas	1.170.556	1.201.173	1.426.002	224.829	18,7%	255.446	21,8%
Ingresos por RMGA	145.043	133.034	154.851	21.817	16,4%	9.808	6,8%
Linealizaciones y ajustes	**-**	**-17.083**	**59.079**	**76.162**	**-445,8%**	**59.079**	**-**
TOTAL	1.315.599	1.317.124	1.639.932	322.808	24,5%	324.333	24,7%

La actividad comercial ha mejorado notablemente los niveles prepandemia. Los ingresos de Aena por rentas fijas y variables han aumentado un 21,8% respecto a 2019 y por pasajero han crecido de 4,25 euros en 2019 a 5,04 euros en 2023, según se muestra en la tabla de la página siguiente.

Las ventas totales de las actividades comerciales han sido un 17,3% superiores a las de 2019 y las ventas totales por pasajero han superado en un 14,0% las de 2019. Este comportamiento se observa en todas las líneas del negocio comercial.

En las tiendas libres de impuestos, las ventas han aumentado un 14,9% respecto a 2019, siendo destacable el incremento del gasto medio del pasajero británico, así como el efecto positivo que ha tenido en los ingresos de esta actividad la aplicación del régimen fiscal libre de impuestos tras el Brexit, el cual conlleva unos porcentajes de renta variable superiores. Es especialmente reseñable el buen comportamiento de las ventas en los aeropuertos turísticos Alicante-Elche Miguel Hernández, Málaga-Costa del Sol y los insulares (Baleares y Canarias). Entre los aeropuertos canarios, destacan Tenerife Sur y Lanzarote, que reciben un mayor número de pasajeros británicos.

En restauración, las ventas han aumentado un 25,2% respecto a 2019, impulsadas principalmente por la tendencia alcista general del consumo y por el incremento de los precios. Destacan los crecimientos de ventas respecto a 2019 de los aeropuertos Alicante-Elche Miguel Hernández (+36%), Málaga-Costa del Sol (+34%), Tenerife Sur (+34%), Palma de Mallorca (+33%) y Gran Canaria (+28%).

En las tiendas, las ventas han aumentado un 3,6% respecto a 2019, reflejando la actividad de los nuevos locales que abrieron durante 2022. En los aeropuertos donde la oferta comercial es completa y se ha recuperado el nivel de tráfico de 2019, las ventas han tenido un buen comportamiento, como en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (+37%), en Palma de Mallorca (+25%) y en Tenerife Sur (+45%).

En la línea de alquiler de vehículos, las ventas han superado en un 22,5% las cifras de 2019 debido al incremento de los precios de los contratos así como a la recuperación del tráfico de pasajeros en los aeropuertos turísticos, principalmente en los aeropuertos canarios y en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Valencia, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca.

En servicios VIP, la recuperación de los ingresos refleja la mejora del índice de penetración, así como el aumento de los precios.

Los ingresos de los aparcamientos han aumentado debido a la optimización de las plazas disponibles y a la mejora de las políticas de fijación de precios.

A continuación, se detallan por actividad comercial las líneas de la tabla anterior correspondientes a:

- Ingresos por Rentas Fijas y Variables (comerciales e inmobiliarias) es decir, excluyendo las RMGA.
- Ingresos por RMGA.

[9] Aena S.M.E., S.A. (no incluye el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia).

Ingresos por Rentas Fijas y Variables[1]:

Miles de euros	9M 2019	9M 2022	9M 2023	% Variación 2023 / 2022	% Variación 2023 / 2019	4T 2019	4T 2022	4T 2023	% Variación 2023 / 2022	% Variación 2023 / 2019	2019	2022	2023	% Variación 2023 / 2022	% Variación 2023 / 2019
Tiendas libres de impuestos	212.438	212.356	265.966	25,2%	25,2%	66.631	72.786	80.042	10,0%	20,1%	279.069	285.142	346.008	21,3%	24,0%
Tiendas	67.223	42.661	72.436	69,8%	7,8%	19.772	16.700	23.693	41,9%	19,8%	86.995	59.361	96.128	61,9%	10,5%
Restauración	148.693	151.218	183.807	21,6%	23,6%	43.284	48.063	56.429	17,4%	30,4%	191.977	199.281	240.235	20,6%	25,1%
Alquiler de vehículos	120.027	139.591	141.276	1,2%	17,7%	34.292	40.495	43.377	7,1%	26,5%	154.318	180.086	184.653	2,5%	19,7%
Aparcamientos	119.272	106.151	134.557	26,8%	12,8%	39.217	40.273	45.635	13,3%	16,4%	158.489	146.423	180.192	23,1%	13,7%
Servicios VIP	58.939	60.233	88.275	46,6%	49,8%	19.846	22.772	31.061	36,4%	56,5%	78.785	83.005	119.336	43,8%	51,5%
Suministros	43.441	63.601	52.583	-17,3%	21,0%	14.566	19.047	16.728	-12,2%	14,8%	58.007	82.649	69.312	-16,1%	19,5%
Servicios inmobiliarios	80.760	87.892	98.532	12,1%	22,0%	31.832	29.439	35.703	21,3%	12,2%	112.592	117.331	134.235	14,4%	19,2%
Publicidad	12.053	10.108	14.389	42,4%	19,4%	4.744	3.962	5.996	51,3%	26,4%	16.796	14.070	20.385	44,9%	21,4%
Explotaciones comerciales	24.886	25.777	26.099	1,2%	4,9%	8.641	8.049	9.420	17,0%	9,0%	33.527	33.825	35.519	5,0%	5,9%
TOTAL	**887.731**	**899.588**	**1.077.920**	**19,8%**	**21,4%**	**282.825**	**301.585**	**348.082**	**15,4%**	**23,1%**	**1.170.556**	**1.201.173**	**1.426.002**	**18,7%**	**21,8%**

Euros por pasajero	9M 2019	9M 2022	9M 2023	Diferencia 2023 / 2022	Diferencia 2023 / 2019	4T 2019	4T 2022	4T 2023	Diferencia 2023 / 2022	Diferencia 2023 / 2019	2019	2022	2023	Diferencia 2023 / 2022	% Var. Dif. 2023 / 2022	Diferencia 2023 / 2019	% Var. Dif. 2023 / 2019
Tiendas libres de impuestos	0,99	1,15	1,23	0,07	0,23	1,09	1,22	1,20	-0,02	0,12	1,01	1,17	1,22	0,05	4,4%	0,21	20,5%
Tiendas	0,31	0,23	0,33	0,10	0,02	0,32	0,28	0,36	0,08	0,03	0,32	0,24	0,34	0,10	39,4%	0,02	7,4%
Restauración	0,69	0,82	0,85	0,03	0,15	0,71	0,81	0,85	0,04	0,14	0,70	0,82	0,85	0,03	3,7%	0,15	21,6%
Alquiler de vehículos	0,56	0,76	0,65	-0,11	0,09	0,56	0,68	0,65	-0,03	0,09	0,56	0,74	0,65	-0,09	-11,8%	0,09	16,3%
Aparcamientos	0,56	0,58	0,62	0,04	0,06	0,64	0,68	0,69	0,01	0,05	0,58	0,60	0,64	0,04	5,9%	0,06	10,5%
Servicios VIP	0,28	0,33	0,41	0,08	0,13	0,32	0,38	0,47	0,08	0,14	0,29	0,34	0,42	0,08	23,7%	0,14	47,2%
Suministros	0,20	0,35	0,24	-0,10	0,04	0,24	0,32	0,25	-0,07	0,01	0,21	0,34	0,24	-0,09	-27,8%	0,03	16,1%
Servicios inmobiliarios	0,38	0,48	0,45	-0,02	0,08	0,52	0,49	0,54	0,04	0,02	0,41	0,48	0,47	-0,01	-1,6%	0,06	15,9%
Publicidad	0,06	0,05	0,07	0,01	0,01	0,08	0,07	0,09	0,02	0,01	0,06	0,06	0,07	0,01	24,7%	0,01	18,0%
Explotaciones comerciales	0,12	0,14	0,12	-0,02	0,00	0,14	0,14	0,14	0,01	0,00	0,12	0,14	0,13	-0,01	-9,6%	0,00	3,0%
TOTAL	**4,15**	**4,88**	**4,98**	**0,09**	**0,83**	**4,61**	**5,07**	**5,23**	**0,16**	**0,62**	**4,25**	**4,93**	**5,04**	**0,11**	**2,2%**	**0,78**	**18,4%**

[1] Aena S.M.E., S.A. (no incluye el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia).

Ingresos por RMGA[1]:

Miles de euros	9M 2019	9M 2022	9M 2023	% Variación 2023 / 2022	% Variación 2023 / 2019	4T 2019	4T 2022	4T 2023	% Variación 2023 / 2022	% Variación 2023 / 2019	2019	2022	2023	% Variación 2023 / 2022	% Variación 2023 / 2019
Tiendas libres de impuestos	49.736	29.202	19.782	-32,3%	-60,2%	14.950	18.584	32.508	74,9%	117,4%	64.686	47.786	52.291	9.4%	-19.2%
Tiendas	21.080	10.476	18.669	78,2%	-11,4%	6.730	6.879	7.061	2,7%	4,9%	27.810	17.355	25.730	48.3%	-7.5%
Restauración	24.169	29.034	39.554	36,2%	63,7%	8.198	13.932	16.929	21,5%	106,5%	32.367	42.965	56.483	31.5%	74.5%
Alquiler de vehículos	41	16	6	-62,6%	-85,9%	3	6	39	538,3%	1208,4%	44	22	45	107.2%	1.1%
Servicios VIP	78	24	7	-72,3%	-91,6%	-29	-20	1	-105,4%	-103,7%	49	4	8	103,6%	-84,3%
Servicios inmobiliarios	357	410	1.370	233,7%	283,2%	161	257	763	196,5%	373,0%	519	668	2.133	219.4%	311,1%
Publicidad	8.859	7.215	3.777	-47,7%	-57,4%	387	1.702	-16	-100,9%	-104,0%	9.247	8.917	3.761	-57,8%	-59.3%
Explotaciones comerciales	7.440	12.367	12.036	-2,7%	61,8%	2.881	2.950	2.364	-19,8%	-17,9%	10.321	15.317	14.401	-6,0%	39.5%
TOTAL	**111.761**	**88.743**	**95.200**	**7,3%**	**-14,8%**	**33.282**	**44.290**	**59.651**	**34,7%**	**79,2%**	**145.043**	**133.034**	**154.851**	**16,4%**	**6,8%**

Euros por pasajero	9M 2019	9M 2022	9M 2023	Diferencia 2023 / 2022	Diferencia 2023 / 2019	4T 2019	4T 2022	4T 2023	Diferencia 2023 / 2022	Diferencia 2023 / 2019	2019	2022	2023	Diferencia 2023 / 2022	% Var. Dif. 2023 / 2022	Diferencia 2023 / 2019	% Var. Dif. 2023 / 2019
Tiendas libres de impuestos	0,23	0,16	0,09	-0,07	-0,14	0,24	0,31	0,49	0,18	0,24	0,24	0,20	0,18	-0,01	-5,8%	-0,05	-21,4%
Tiendas	0,10	0,06	0,09	0,03	-0,01	0,11	0,12	0,11	-0,01	0,00	0,10	0,07	0,09	0,02	27,6%	-0,01	-10,1%
Restauración	0,11	0,16	0,18	0,02	0,07	0,13	0,23	0,25	0,02	0,12	0,12	0,18	0,20	0,02	13,1%	0,08	69,6%
Alquiler de vehículos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	78,3%	0,00	-1,7%
Servicios VIP	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	75,2%	0,00	-84,8%
Servicios inmobiliarios	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,01	0,00	174,8%	0,01	299,6%
Publicidad	0,04	0,04	0,02	-0,02	-0,02	0,01	0,03	0,00	-0,03	-0,01	0,03	0,04	0,01	-0,02	-63,7%	-0,02	-60,5%
Explotaciones comerciales	0,03	0,07	0,06	-0,01	0,02	0,05	0,05	0,04	-0,01	-0,01	0,04	0,06	0,05	-0,01	-19,1%	0,01	35,6%
TOTAL	**0,52**	**0,48**	**0,44**	**-0,04**	**-0,08**	**0,54**	**0,74**	**0,90**	**0,15**	**0,35**	**0,53**	**0,55**	**0,55**	**0,00**	**0,2%**	**0,02**	**3,8%**

[1] Aena S.M.E., S.A. (no incluye el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia).

Actividades comerciales

Tiendas Libres de Impuestos

Las ventas han evolucionado muy positivamente en 2023 y han aumentado un 14,9% respecto a 2019, impulsadas por el aumento del gasto medio del pasajero británico, seguido del pasajero EU, en los aeropuertos turísticos.

Es especialmente reseñable el buen comportamiento de las ventas en los aeropuertos Alicante-Elche Miguel Hernández, Málaga-Costa del Sol y los insulares (Baleares y Canarias). Entre los aeropuertos canarios, destacan Tenerife Sur y Lanzarote, que reciben un mayor número de pasajeros británicos, a los que tras el Brexit les aplica el régimen fiscal libre de impuestos que conlleva porcentajes de renta variable superiores.

Durante el período enero-octubre, han estado vigentes los contratos suscritos con Word Duty Free en 2013 repartidos en tres lotes[10]. En dicho período han destacado los ingresos correspondientes a los lotes 2 y 3, los cuales superaron las RMGA. Estos contratos finalizaron el 31 de octubre de 2023 y reconocían una RMGA de 320 millones de euros entre enero y octubre.

El 1 de noviembre de 2023 se iniciaron nuevos contratos de gestión de las tiendas libres de impuestos por un período de 12 años.

El 30 de mayo de 2023 el Consejo de Administración de Aena aprobó la adjudicación de la gestión de las tiendas libres de impuestos de 23 aeropuertos (correspondientes a 4 lotes) y el 25 de julio la correspondiente a los aeropuertos de Madrid y Cataluña. Los nuevos contratos agrupan 27 aeropuertos de la red en España en seis lotes:

- Andalucía-Mediterráneo: adjudicado a Avolta (anteriormente denominada Dufry).
- Canarias: adjudicado a Canariensis.
- Baleares: adjudicado a Avolta.
- Aeropuertos del Norte (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco): adjudicado a Lagardère.
- Cataluña: adjudicado a Avolta.
- Madrid: adjudicado a Avolta

En el periodo noviembre-diciembre de 2023, las ventas de Andalucía-Mediterráneo, Canarias y Baleares han superado la ventas de los mismos meses de 2019 y las de Aeropuertos del Norte se han mantenido en línea. Las rentas variables de todos los contratos han sido inferiores a la RMGA.

La RMGA de los nuevos contratos mejora en el año 2024 la RMGA de 2023 en un 16,3%.

Tiendas

Las ventas de 2023 han superado los niveles de 2019 en un 3,6%.

En los aeropuertos donde la oferta comercial es completa y se ha recuperado el nivel de tráfico de 2019, las ventas han tenido un buen comportamiento, como en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (+37%), en Palma de Mallorca (+25%) y en Tenerife Sur (+45%).

El efecto de los nuevos locales que se fueron abriendo durante 2022 ya se refleja en los ingresos de 2023 y se han seguido licitando locales para recuperar la oferta, incorporando nuevos conceptos como los "Pop Up" y una oferta de ocio que incluye, entre otros, restauración informal, moda y complementos, jugueterías monomarca y merchandising de licencias, comics o manga.

El nuevo concepto de ocio se implantó en la T1 del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y dada su aceptación, se ha exportado a otros aeropuertos de la red. En el Módulo C del Aeropuerto de Palma de Mallorca la apertura está prevista en el primer trimestre de 2024 y en el Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández está en licitación actualmente.

Los espacios destinados a tiendas delicatessen fueron renovados en 2022 para incluir barra degustación y a lo largo de 2023 este modelo se ha implementado en prácticamente toda la red de aeropuertos por su buena aceptación.

Desde noviembre de 2021 se han publicado 212 licitaciones, que incluyen 289 locales. Las RMGA de adjudicación suponen en conjunto una recuperación respecto a las de 2019 del 112% en 2023, del 124% en 2024 y del 129% en 2025.

Desde enero de 2023 se han publicado 60 licitaciones que incluyen 66 locales. Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones suponen en conjunto, una recuperación de las rentas de 2019 del 176% en 2023, del 153% en 2024 y del 144% en 2025.

Las adjudicaciones más significativas corresponden a:

- La renovación de prácticamente toda la oferta comercial de la T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y de la T1 del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

[10] Lote 1: Adolfo Suárez, Madrid-Barajas, Almería, Málaga-Costa del Sol, Granada-Jaén, Sevilla y Jerez, Bilbao, A Coruña, Asturias, Santiago-Rosalía de Castro y Seve Ballesteros-Santander.
Lote 2: Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Girona-Costa Brava, Reus, Alicante-Elche Miguel Hernández, Palma de Mallorca, Ibiza, Menorca y Valencia.
Lote 3: Canarias.

- Todos los locales del módulo A del Aeropuerto de Palma de Mallorca teniendo en cuenta el nuevo layout.

Restauración

Las ventas han aumentado un 25,2% respecto a 2019, impulsadas por el incremento de los precios, la tendencia alcista general del consumo (muy por encima de la tendencia del mercado fuera de los aeropuertos) y por el atractivo de las nuevas marcas.

Destacan los crecimientos de ventas respecto a 2019 de los aeropuertos Alicante-Elche Miguel Hernández (+36%), Málaga-Costa del Sol (+34%), Tenerife Sur (+34%), Palma de Mallorca (+33%) y Gran Canaria (+28%). En los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat las ventas han aumentado un 12% y un 15% respectivamente, a pesar de registrar una recuperación más lenta del tráfico respecto a los niveles de 2019.

El 27 de febrero de 2023 el Consejo de Administración de Aena aprobó la adjudicación del concurso para la renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. La nueva oferta ocupa cerca de 20.000 m² distribuidos en 55 locales en las terminales T123, T4 y T4S, que empezaron a operar en el mes de mayo.

Aena ha conseguido con este concurso una importante variedad de operadores de restauración y la presencia de marcas nacionales e internacionales de reconocido prestigio que aportan una garantía adicional de calidad, variedad de productos, tipo de cocina y servicio.

Los adjudicatarios han sido Áreas (35 locales), Pansfood (10), SSP (2) y McDonald´s (2) y Cafestore que arranca su actividad en el aeropuerto (6 locales).

Los resultados del concurso muestran un incremento del 41% en la RMGA de adjudicación de 2024 sobre la RMGA de 2019 y el porcentaje de renta variable medio ha aumentado desde el 31,2% en 2019 al 32,2% en 2023.

Desde noviembre de 2021 se han publicado 119 licitaciones que incluyen 193 locales y la instalación de máquinas vending de bebidas y alimentos. Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones suponen en conjunto, respecto a las de 2019, una recuperación del 124% en 2023, del 132% en 2024 y del 146% en 2025.

Desde enero de 2023 se han publicado 45 licitaciones que incluyen 62 locales (28 adjudicadas que incluyen 40 locales) y la instalación de máquinas vending de bebidas y alimentos. Las RMGA de adjudicación de estas licitaciones suponen en conjunto, una recuperación de las rentas de 2019 del 118% en 2023, del 121% en 2024 y del 135% en 2025.

Alquiler de vehículos

Los ingresos por rentas variables y fijas de esta actividad han aumentado un 19,7% respecto a 2019, debido al incremento de los precios de los contratos, así como a la recuperación del tráfico de pasajeros y a la buena evolución de las ventas en los aeropuertos canarios y en otros aeropuertos como Palma de Mallorca, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Málaga-Costa del Sol y Valencia.

Las ventas han superado en un 22,5% las cifras de 2019.

El número de licencias de alquiler de vehículos sin conductor ha cerrado el año en 170, tras la adjudicación a OK Mobility de contratos en los aeropuertos de Santiago-Rosalía de Castro, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna y AIRM.

En diciembre de 2023 el Consejo de Administración de Aena aprobó el inicio del proceso de renovación del servicio de alquiler de vehículos sin conductor en 38 aeropuertos de la red, frente a los 34 actuales. Las plazas ofertadas son más de 21.500 y las licencias se incrementan de las 170 actuales a 218. Los nuevos contratos tendrán una duración de entre 5 y 7 años.

Se trata de uno de los mayores concursos de alquiler de coches sin conductor del mundo, una actividad con un volumen de negocio estimado de 10.000 millones de euros durante la vigencia de los contratos.

Los contratos actuales vencen el 31 de octubre del 2024.

Con relación a los servicios de vehículos con conductor (VTC), en 2023 se ha iniciado la actividad en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol, Bilbao y Palma de Mallorca.

Aparcamientos

Los ingresos de esta actividad han aumentado un 13,7% respecto a 2019 debido a la optimización de las plazas disponibles y a la mejora de las políticas de fijación de precios.

Las operaciones por reserva, han pasado de representar el 36% de los ingresos en 2019 al 51% en 2023. En sentido contrario, el número de operaciones en puerta ha disminuido por la caída del pasajero de negocio, lo cual ha permitido disponer de un mayor número de plazas para las operaciones por reserva.

Durante el año se han incorporado nuevas infraestructuras: el aparcamiento express en el Aeropuertos de Ibiza, el aparcamiento express de llegadas del Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández, el aparcamiento preferente en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol y el aparcamiento de larga estancia en el Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro.

Servicios VIP

Los ingresos de esta línea han aumentado un 51,5% respecto a 2019.

El 84% de los ingresos corresponde a las salas VIP (99 millones de euros) que han aumentado un 42% respecto a 2019, impulsados por el crecimiento del número de clientes y el incremento de los precios medios de los contratos. En concreto, se han registrado más de 4,5 millones de clientes, un 24% por encima del año 2019 y se ha alcanzado un índice de penetración del 1,67% (+20% respecto a 2019). El precio medio ha aumentado un 14% respecto a 2019.

La superficie destinada a las salas VIP ha aumentado respecto a 2019 (+14%) por la apertura de una nueva sala en los aeropuertos de Gran Canaria, Fuerteventura, Menorca y Vigo; las ampliaciones realizadas en las salas de los aeropuertos de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Adolfo Suárez Madrid Barajas (sala Plaza Mayor), Ibiza, Palma de Mallorca y Tenerife Norte; y por la remodelación de la sala del Aeropuerto de Valencia.

Los ingresos de la actividad Fast track/Fast lane (12,6 millones de euros) han aumentado un 126% respecto a 2019. El precio medio se ha incrementado un 65% respecto 2019 (+9% interanual). En el mes de julio se inauguraron nuevos servicios de Fast lane en los aeropuertos de Ibiza, Vigo y Tenerife Norte; en Fuerteventura en noviembre y en el Aeropuerto de Bilbao en diciembre.

Los negocios arrendados, Air Rooms y las salas de aerolíneas, han registrado 2,8 millones de euros de ingresos (+39% respecto a 2019 y +11% interanual).

El resto de los negocios, Meet& Assist y las salas de reuniones, han supuesto el 0,4% de los ingresos en 2023.

Publicidad

Los ingresos por rentas variables y fijas de esta actividad han aumentado un 21,4% respecto a 2019.

Las ventas de publicidad han evolucionado favorablemente y han superado en un 18,5% las cifras de 2019 y en un 46,2% las de 2022.

El incremento en las ventas está impulsado por campañas publicitarias muy relevantes realizadas a lo largo del año en grandes pantallas digitales dentro de las terminales, así como a la publicidad y otro tipo de expositores en la zona exterior de algunas terminales.

Explotaciones comerciales

Este epígrafe incluye actividades comerciales diversas que se ofrecen en los aeropuertos de la red, como los servicios financieros, las máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras y los servicios regulados (farmacias, estancos, loterías...).

Los servicios financieros, que representan el 81% del total de ingresos por rentas variables y fijas reflejados en este epígrafe, han aumentado un 21% respecto a 2019.

Marketing y negocio digital

A lo largo de 2023 se han lanzado campañas de marketing y nuevas soluciones digitales, dirigidas a impulsar los ingresos comerciales y a ofrecer una mejor experiencia de compra al cliente.

Las campañas de marketing, se han centrado en los negocios gestionados por Aena (aparcamientos y servicios VIP) y en acciones dirigidas a potenciar la oferta comercial de los aeropuertos. Respecto a dichas acciones, se ha actualizado la señalética comercial y se han desarrollado acciones conjuntas con los operadores comerciales en más de 20 aeropuertos de la red con algunas acciones de alto impacto mediático.

En relación con los aparcamientos, las campañas se han enfocado en la comunicación y la promoción de las reservas online, de los precios y de la nueva marca de valet parking (YAY – Ya Aparco Yo). En cuanto a los servicios VIP, se han realizado acciones para incrementar la venta directa a los pasajeros, así como para aumentar el conocimiento de marca de los productos de esta línea (salas, Fast track/Fast lane, Meet & Assist, etc) y de un nuevo concepto, las salas Relax&Go.

En el ámbito digital, durante 2023 se han desplegado nuevas funcionalidades en la App de Aena, enfocadas a mejorar la experiencia del cliente y la compra online de los servicios propios y de terceros.

Asimismo, se han puesto en funcionamiento la web y las aplicaciones del nuevo servicio propio de aparcacoches de Aena, y se han incorporado a los marketplaces (Food to Fly y Shop to Fly) nuevos aeropuertos y marcas.

Por último, cabe destacar que el programa de fidelización Aena Club cuenta ya con más de 2.1 millones de miembros. Se ha implantado un nuevo programa de suscripciones dividido en 3 niveles (BASICO, PLUS, VIP) que permite a los miembros obtener precios especiales y descuentos en los aparcamientos y servicios VIP, y se está trabajando para lanzar una tarjeta financiera que fidelice en mayor medida la relación con nuestros clientes.

3.2 Segmento Servicios inmobiliarios

Principales magnitudes

Miles de euros	2023	2022	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	105.670	86.825	18.845	21,7%
Otros ingresos de explotación	1.249	3.139	-1.890	-60,2%
Total Ingresos	**106.919**	**89.964**	**16.955**	**18,8%**
Total gastos (incluye amortización)	**-51.649**	**-46.822**	**4.827**	**10,3%**
EBITDA	**72.272**	**60.061**	**12.211**	**20,3%**

La actividad del segmento de servicios inmobiliarios corresponde a la prestación de servicios de arrendamiento o cesión de uso de terrenos (urbanizados y sin urbanizar), edificios de oficinas, almacenes, hangares y naves de carga, a compañías aéreas, operadores de carga aérea, agentes de handling y a otros proveedores de servicios aeroportuarios destinados al apoyo de la actividad y al desarrollo de servicios complementarios, tales como las 24 estaciones de servicio (15 en el lado tierra y 9 en el lado aire) en 12 aeropuertos o las terminales para aviación ejecutiva (FBO - Fixed Base Operator) en 5 de los aeropuertos con más volumen de pasajeros de la red.

Los ingresos de este segmento han superado la cifra de 2019 (+34%) y los niveles de actividad mantienen grados de ocupación razonablemente altos, ligeramente inferiores a los registrados en 2019.

Entre los proyectos más relevantes del año, cabe destacar:

- Cesión del derecho de superficie de una parcela en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas para la construcción del primer supermercado aeroportuario. Adjudicado a la cadena Lidl.
- Arrendamiento del hangar H3 en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, de 22.606m^2 (el más grande de la red). Adjudicado a Ryanair en enero de 2024.
- Dos parcelas para la construcción de dos hangares en el aeropuerto de Sabadell.
- Arrendamiento de dos hangares en el Aeropuerto de Sabadell y uno en el Aeropuerto de Madrid Cuatro Vientos.
- Arrendamiento de dos instalaciones de combustible de aviación en los aeropuertos de Ibiza y Girona, y de un terreno para construir una instalación de combustible de aviación en el Aeropuerto de Valencia.
- En relación al proyecto de desarrollo logístico de la Airport City Adolfo Suárez Madrid-Barajas (AREA 1), Aena está trabajando en la definición de la nueva estrategia y de las bases del concurso para licitarlo de nuevo.

  En cuanto a la Airport City Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, se avanza en los trabajos de preparación y de tramitación urbanística necesarios para su licitación.

  En relación a los trabajos de desarrollo de suelos y activos con alto potencial de uso para actividades aeroportuarias complementarias en otros aeropuertos, en 2023 se ha seguido avanzado en el Master Plan del Aeropuerto de Valencia que se espera concluir en el primer trimestre de 2024. El Master Plan del Aeropuerto Málaga-Costa del Sol se espera concluirlo en el primer semestre de 2024.

Carga aérea

El comportamiento de esta actividad ha continuado siendo excelente. Los ingresos representan el 42% de los ingresos del segmento de servicios inmobiliarios y han aumentado un 53% respecto a 2019.

El volumen de mercancías ha alcanzado un máximo histórico de 1.079.676 toneladas en la red de aeropuertos, lo que supone un incremento interanual del 7,9% y una recuperación del 100,9% respecto al volumen prepandemia.

Se han adjudicado derechos de superficie para la construcción de nuevas terminales de carga en los aeropuertos de Tenerife Norte y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (2.759 m² y 17.128 m² de parcela respectivamente) y se ha adjudicado el arrendamiento de otra terminal en el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (17.666 m² edificados) y de dos en el aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández (901 m² y 1.422 m² edificados respectivamente).

En cuanto al desarrollo de la primera línea de la ampliación sur del centro de carga del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, situada en la denominada Zona de Rejas, se han finalizado las obras de las terminales operadas por IAS Handling, Correos y Alaire, y se encuentran próximas a finalizar las obras de la nave que será operada por WFS. Además, se ha licitado una parcela de 10.241 m^2 para la edificación de una nueva terminal de carga.

Respecto al proyecto de digitalización de la carga aérea, durante 2023 ha aumentado considerablemente el número de usuarios registrados en la plataforma y se han iniciado los desarrollos de una cuarta aplicación.

Terminales FBO

Los ingresos de las terminales para aviación ejecutiva (FBO) (9,5 millones de euros) han aumentado un 39% interanual y un 138% respecto a 2019 impulsados por los últimos contratos adjudicados (Ibiza y Málaga).

En el último trimestre de 2023 se han licitado las terminales de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat que está previsto adjudicar en los próximos meses.

3.3 Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia

La información operativa y financiera de AIRM se incluye dentro de la actividad de la red de aeropuertos en España.

En 2023, este aeropuerto ha registrado 877.796 pasajeros y 6.700 movimientos de aeronaves, lo que representa una recuperación del 80,5% y del 84,0% respectivamente de las cifras prepandemia.

Los ingresos totales han ascendido a 15,1 millones de euros, los gastos totales a 16,8 millones de euros y el EBITDA a -1,2 millones de euros.

Según se explica en la nota 8 de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023, el Grupo ha efectuado un análisis de los potenciales indicadores de deterioro en relación a la sociedad concesionaria de AIRM al 31 de diciembre de 2023. Como resultado del análisis realizado, no se han puesto de manifiesto indicios de deterioro sobre los activos de esta sociedad.

A 31 de diciembre de 2022, se revirtió la totalidad del deterioro registrado en ejercicios anteriores, por importe de 3,8 millones de euros, que se registró en la partida “Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones Inmobiliarias” de la cuenta de resultados consolidada.

3.4 Segmento Internacional

Principales magnitudes

Miles de euros	2023	2022	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	616.683	485.950	130.733	26,9%
Otros ingresos de explotación	54	108	-54	-50,0%
Total Ingresos	**616.737**	**486.058**	**130.679**	**26,9%**
Total gastos (incluye amortización)	**-354.510**	**-377.095**	**-22.585**	**-6,0%**
EBITDA	**347.288**	**181.397**	**165.891**	**-91,5%**

El segmento internacional incluye la consolidación de las filiales Aeropuerto London Luton, Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB) y Bloco de Onze Aeroportos de Brasil (BOAB), así como los servicios de asesoramiento a aeropuertos internacionales.

- La consolidación del Aeropuerto London Luton ha supuesto una contribución de 341,0 millones de euros en ingresos y de 124,1 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación de ANB ha supuesto una contribución de 218,3 millones de euros en ingresos y 196,3 millones de euros en EBITDA.
- La consolidación de BOAB ha supuesto una contribución de 39,5 millones de euros en ingresos y de 13,9 millones de euros en EBITDA.

  Durante los meses de octubre y noviembre de 2023, la Sociedad concesionaria BOAB se ha hecho cargo de las operaciones de los 11 aeropuertos.

Según se explica en la nota 8 de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023, el Grupo ha efectuado un análisis de los potenciales indicadores de deterioro en relación a sus activos internacionales a 31 de diciembre de 2023.

El análisis realizado ha resultado en una reversión total del deterioro acumulado en ANB por importe de 155,5 millones de euros, que figura en la partida “Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones Inmobiliarias” de la cuenta de resultados consolidada. Excluyendo el efecto de esta reversión de deterioro, el EBITDA de ANB sería 40,8 millones de euros.

Aeropuerto London Luton

Miles de euros	2023	2022	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	159.905	122.376	37.529	30,7%
Ingresos comerciales	181.079	144.190	36.889	25,6%
Total Ingresos	340.984	266.566	74.418	27,9%
Gastos de personal	-61.045	-50.215	10.830	21,6%
Otros gastos de explotación	-143.657	-108.849	34.808	32,0%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	731	-474	-1.205	-254,2%
Amortizaciones del inmovilizado	-59.023	-62.538	-3.515	-5,6%
Bajas de inmovilizado	-12.952	-21	12.931	-
Total gastos	**-275.946**	**-222.097**	**53.849**	**24,2%**
EBITDA	**124.061**	**107.007**	**17.054**	**15,9%**
Resultado de explotación	**65.038**	**44.469**	**20.569**	**46,3%**

Tipo de cambio Euro/Libra: 0,86979 en 2023 y 0,85276 en 2022.

En moneda local, los ingresos del aeropuerto London Luton (296,6 millones de GBP) han aumentado un 30,5% interanual (+69,3 millones de GBP).

- Los ingresos aeronáuticos (139,1 millones de GBP) han aumentado un 33,3% interanual, debido a la recuperación del tráfico y a los niveles de operación de Wizz Air, así como al incremento de las tarifas aeronáuticas.
- Los ingresos comerciales (157,5 millones de GBP) han crecido un 28,1% interanual.

  Las principales líneas de negocio, retail y aparcamientos han registrado crecimientos elevados, al igual que las rentas inmobiliarias que sitúan esta actividad como la tercera más significativa. Los ingresos de retail (64,1 millones de GBP) han crecido un 24,7% interanual y los ingresos por aparcamientos (44,7 millones de GBP) un 10,5%. El crecimiento de los ingresos de retail ha sido impulsado por la reestructuración del mix de la oferta comercial que ha dedicado más superficie a las actividades de duty free y restauración.

  Las rentas inmobiliarias (26,1 millones de GBP) han crecido un 31,3% como consecuencia de la actualización de los alquileres.

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han alcanzado 178,0 millones de GBP y han aumentado un 31,3% interanual (+42,4 millones de GBP) debido principalmente al aumento de la actividad, a la presión inflacionista, así como al incremento del canon de la concesión (55,6 millones de GBP en 2023 frente a 47,9 millones de GBP en 2022).

El EBITDA ha alcanzado 107,9 millones de GBP (+18,3% interanual y +16,7 millones de GBP). Excluyendo el gasto del canon de la concesión, el EBITDA asciende a 163,5 millones de GBP (+17,5% interanual y +24,4 millones de GBP), superando los valores prepandemia (142,5 millones GBP en 2019, excluyendo el importe del canon de la concesión).

ANB

Miles de euros	2023	2022	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	59.805	50.983	8.822	17,3%
Ingresos comerciales	26.484	23.627	2.857	12,1%
Otros ingresos	132.039	132.941	-902	-0,7%
Total Ingresos	**218.328**	**207.551**	**10.777**	**5,2%**
Gastos de personal	-13.056	-11.186	1.870	16,7%
Otros gastos de explotación	-165.184	-162.206	2.978	1,8%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	736	-36	-772	-
Amortizaciones del inmovilizado	-20.671	-9.834	10.837	110,2%
Deterioros de inmovilizado	155.462	32.971	122.491	371,5%
Bajas de inmovilizado	-4	-2	2	100,0%
Total gastos	**-42.717**	**-150.293**	**-107.576**	**-71,6%**
EBITDA	**196.282**	**67.092**	**129.190**	**192,6%**
Resultado de explotación	**175.611**	**57.258**	**118.353**	**206,7%**

Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 5,401 en 2023 y 5,4399 en 2022.

En moneda local, los ingresos de ANB han aumentado un 4,4% interanual (+50,1 millones de BRL) hasta 1.179,2 millones de BRL.

- Los ingresos aeronáuticos (323,0 millones de BRL) han crecido un 16,5% interanual, por el aumento del tráfico y de las tarifas aeronáuticas debido a la elevada inflación, así como a la compensación parcial (a través de la tarifa de embarque) del reequilibrio de la concesión para paliar los efectos de la COVID-19 sufridos en el período 2020 a 2023.
- Los ingresos comerciales (143,0 millones de BRL) han aumentado un 11,3% interanual.
- Otros ingresos (713,1 millones de BRL) recoge el importe de servicios de construcción (IFRIC 12) correspondiente al desarrollo de los proyectos de ampliación de la Fase I-B del contrato de concesión y de otras actuaciones de mejora en los aeropuertos (-1,4% interanual).

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han alcanzado 954,3 millones de BRL y han aumentado un 1,2% interanual (+11,1 millones de BRL).

Excluyendo el impacto de los gastos por servicios de construcción (con efecto neutro en el EBITDA), los gastos operativos han sido 241,3 millones de BRL y han aumentado un 9,6% interanual (+21,2 millones de BRL) debido principalmente al incremento de la actividad, la inflación sobre los costes, así como a la ampliación del alcance y de los niveles de servicio en diversos contratos para adecuarlos a los volúmenes de tráfico actuales y aumentar la calidad del servicio prestado a los usuarios.

Deterioros de inmovilizado, recoge la reversión total del deterioro acumulado en ANB (833,0 millones de BRL) resultante del análisis que ha efectuado el Grupo a 31 de diciembre de 2023 (179,4 millones de BRL al 31 de diciembre de 2022).

El EBITDA ha alcanzado 1.061,8 millones de BRL (+190,9% interanual y +696,8 millones de BRL). Excluyendo la reversión de deterioro, el EBITDA se sitúa en 228,8 millones de BRL (+23,3% interanual y +43,2 millones de BRL).

BOAB

Miles de euros	2023	2022	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos aeronáuticos	20.854	-	20.854	-
Ingresos comerciales	10.755	-	10.755	-
Otros ingresos	7.908	-	7.908	-
Total Ingresos	**39.517**	-	**39.517**	-
Gastos de personal	-5.884	-	-5.884	-
Otros gastos de explotación	-19.528	-101	-19.427	19234,7%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-229	-	-229	-
Amortizaciones del inmovilizado	-5.026	-	-5.026	-
Total gastos	**-30.667**	**-101**	**30.566**	**30263,4%**
EBITDA	**13.876**	**-101**	**13.977**	**-13838,6%**
Resultado de explotación	**8.850**	**-101**	**8.951**	**-8862,4%**

Tipo de cambio Euro/Real brasileño: 5,401 en 2023 y 5,4399 en 2022.

En moneda local, BOAB ha registrado ingresos por importe de 213,4 millones de BRL:

- 112,6 millones de BRL corresponden a los ingresos aeronáuticos y 58,1 millones de BRL a los ingresos comerciales, generados en los 11 aeropuertos desde que la Sociedad se hizo cargo de los 11 aeropuertos entre los meses de octubre y noviembre de 2023.
- 42,7 millones de BRL en otros ingresos, por el importe de los servicios de construcción (IFRIC 12) correspondientes al desarrollo de los proyectos de ingeniería para la futura ampliación de la Fase I-B del contrato de concesión, así como por otras actuaciones de mejora en los aeropuertos.

Los gastos operativos (gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 145,6 millones de BRL en concepto. Excluyendo el impacto de los gastos por servicios de construcción (con efecto neutro en el EBITDA), los gastos operativos han sido 102,9 millones de BRL.

Empresas asociadas y con control conjunto

A continuación, se muestra el desglose de la aportación al resultado del ejercicio:

Miles de euros	2023	2022	Variación interanual	Unidades por euro	2023	2022	% Variación interanual
AMP (México)	26.037	28.560	-2.523	MXN	19,18	21,19	-9,5%
SACSA (Colombia)	-2.335	1.040	-3.375	COP	4.671,79	4.477,46	4,3%
AEROCALI (Colombia)	4.856	5.465	-609	COP	4.671,79	4.477,46	4,3%
Total participación en el resultado de asociadas	**28.558**	**35.065**	**-6.507**				

Según se explica en la nota 8 de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023, el Grupo ha efectuado un análisis a 31 de diciembre de 2023 de los potenciales indicadores de deterioro en relación a las sociedades que consolidan por el método de la participación.

En el caso de la asociada SACSA, el análisis realizado ha resultado en una dotación por deterioro de la participación por importe de de 3,1 millones de euros, la cual se ha registrado en el epígrafe “Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación” de la cuenta de resultados consolidada.

4. Cuenta de resultados

Miles de euros	2023	2022	Variación interanual	% Variación interanual
Ingresos ordinarios	5.039.822	4.182.169	857.653	20,5%
Otros ingresos de explotación	101.960	55.328	46.632	84,3%
Total ingresos	**5.141.782**	**4.237.497**	**904.285**	**21,3%**
Aprovisionamientos	-163.300	-163.029	271	0,2%
Gastos de personal	-565.498	-514.588	50.910	9,9%
Otros gastos de explotación	-1.489.467	-1.413.113	76.354	5,4%
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-20.944	-19.308	1.636	8,5%
Bajas de activos financieros	-24.340	-17.445	6.895	39,5%
Amortización del inmovilizado	-821.192	-795.175	26.017	3,3%
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-17.374	-11.154	6.220	55,8%
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. Inmobiliarias	155.017	36.972	118.045	319,3%
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	6.734	-56.979	-63.713	-111,8%
Total gastos	**-2.940.364**	**-2.953.819**	**-13.455**	**-0,5%**
EBITDA	**3.022.610**	**2.078.853**	**943.757**	**45,4%**
Resultado de explotación	**2.201.418**	**1.283.678**	**917.740**	**71,5%**
Ingresos financieros	100.389	16.457	83.932	510,0%
Gastos financieros	-206.922	-113.982	92.940	81,5%
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	42.447	-51.609	-94.056	-182,2%
Ingresos / (Gastos) financieros – netos	**-64.086**	**-149.134**	**-85.048**	**-57,0%**
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	28.558	35.065	-6.507	-18,6%
Resultado antes de impuestos	**2.165.890**	**1.169.609**	**996.281**	**85,2%**
Impuesto sobre las ganancias	-520.821	-263.261	257.560	97,8%
Resultado del período consolidado	**1.645.069**	**906.348**	**738.721**	**81,5%**
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	**14.255**	**4.849**	**9.406**	**194,0%**
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	**1.630.814**	**901.499**	**729.315**	**80,9%**

Principales variaciones

Los ingresos totales reflejan un incremento interanual de 904,3 millones de euros (+21,3%). La evolución en los distintos segmentos del negocio del Grupo se detalla en el capítulo 3 (Áreas de negocio).

En la partida “Otros ingresos de explotación” se ha reconocido la subvención cobrada, por importe de 45,1 millones de euros, para compensar gastos incurridos por Aena para mitigar los efectos provocados por la pandemia de COVID-19.

Los gastos operativos (aprovisionamientos, gastos de personal y otros gastos de explotación) han ascendido a 2.218,3 millones de euros y han registrado un aumento interanual de 127,5 millones de euros (+6,1%). Esta variación, refleja, entre otros, el efecto de la mayor actividad y de la operativa de las terminales y espacios aeroportuarios abiertos:

- Gastos de personal: reflejan un crecimiento de 50,9 millones de euros (+9,9%).

  En la red de aeropuertos en España, han aumentado 31,7 millones de euros (+7,1%). Este incremento es consecuencia principalmente de la revisión salarial del año 2023 (3,5%) y del aumento de la plantilla que se produjo a lo largo de 2022 y 2023. Asimismo, está afectado por el incremento del gasto de seguridad social debido a la subida de los tipos de cotización y la aplicación del Mecanismo de Equidad Intergeneracional (MEI).

  En el Aeropuerto London Luton, el incremento de 10,8 millones de euros se debe, principalmente, a las nuevas incorporaciones como consecuencia de la recuperación de la actividad y al aumento del coste salarial.

  En ANB, han aumentado 1,9 millones de euros, debido principalmente al incremento de plantilla y a la revisión salarial.

  Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2023 se incluyen 5,9 millones de euros correspondientes a los gastos de personal de la nueva Sociedad concesionaria BOAB.

- Otros gastos de explotación: han aumentado 76,4 millones de euros (+5,4%).

  En los aeropuertos de la red en España, han aumentado 19,1 millones de euros (+1,7%). Según muestra la tabla de la página 30, el gasto de energía eléctrica se ha reducido en 121,2 millones de euros (-45,2% interanual).

  Excluyendo el impacto de la disminución del gasto de energía eléctrica, el aumento interanual ha sido de 140,3 millones de euros (+16,0%). Respecto a 2019, otros gastos de explotación se han incrementado en 147,7 millones de euros (+17,0%).

Los conceptos de gasto que reflejan un mayor aumento interanual son: gastos por la gestión de salas VIP (+33,2%), servicios profesionales (+33,1%), servicio a personas con movilidad reducida PMR (+26,1%), seguridad (+18,8%), limpieza (+12,0%) y gastos de gestión de aparcamientos (+9,7%).

En el Aeropuerto London Luton, otros gastos de explotación se han incrementado en 34,8 millones de euros debido principalmente al aumento de la actividad que ha crecido un 23,3% interanual, así como al incremento del canon de la concesión, al aumento del gasto de la energía y de servicios profesionales ligados a los procesos de ampliación de capacidad.

En ANB, han aumentado 3,0 millones de euros. En 2023 se incluyen 132,0 millones de euros correspondientes al importe de servicios de construcción (IFRIC 12) por el desarrollo de los proyectos de ampliación de la Fase I-B del contrato de concesión y de otras actuaciones de mejora en los aeropuertos (132,9 millones de euros en 2022).

En BOAB, otros gastos de explotación han ascendido a 19,5 millones de euros que incluyen 7,9 millones de euros correspondientes a servicios de construcción (IFRIC 12) por el desarrollo de los proyectos de ingeniería para la futura ampliación de la Fase I-B del contrato de concesión, así como por otras actuaciones de mejora en los aeropuertos

A continuación, se muestra la evolución de Otros gastos de explotación en la red de aeropuertos en España (incluyendo el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia):

	9M			Variación 2023/2022		Variación 2023/2019		4T			Variación 2023/2022		Variación 2023/2019	
Millones de euros	**2019**	**2022**	**2023**	**€**	**%**	**€**	**%**	**2019**	**2022**	**2023**	**€**	**%**	**€**	**%**
Tributos	149,7	156,3	156,9	0,6	0,0	7,2	0,0	0,0	0,2	-0,1	-0,2	-145,9%	-0,1	-752,4%
Energía eléctrica	65,1	220,4	106,8	-113,5	-0,5	41,7	0,6	21,4	48,0	40,3	-7,7	-16,0%	19,0	88,7%
Mantenimientos	148,2	145,6	154,6	9,0	0,1	6,4	0,0	54,6	53,8	58,9	5,1	9,5%	4,3	7,9%
Seguridad	140,2	136,8	164,9	28,1	0,2	24,7	0,2	44,9	48,5	55,2	6,6	13,7%	10,3	23,0%
Limpieza y carros portaequipaje	57,8	57,2	65,9	8,7	0,2	8,1	0,1	18,5	19,9	20,5	0,6	2,8%	2,0	10,6%
Servicios PMR	45,7	44,6	52,2	7,6	0,2	6,5	0,1	15,9	11,5	18,5	7,0	61,3%	2,6	16,3%
Servicios profesionales	37,9	31,8	42,1	10,3	0,3	4,3	0,1	14,6	15,1	20,3	5,2	34,7%	5,8	39,5%
Salas VIP	18,6	19,4	26,0	6,6	0,3	7,5	0,4	6,5	7,1	9,3	2,2	31,2%	2,9	44,3%
Aparcamientos	13,5	15,2	17,0	1,8	0,1	3,5	0,3	4,7	5,6	5,8	0,2	3,5%	1,1	22,9%
Resto	69,4	75,2	86,2	11,0	0,1	16,8	0,2	26,7	30,9	60,8	29,8	96,5%	34,0	127,2%
Red en España	**746,0**	**902,5**	**872,7**	**-29,8**	**0,0**	**126,7**	**0,2**	**207,7**	**240,6**	**289,5**	**48,9**	**20,3%**	**81,7**	**39,3%**
Excluyendo energía eléctrica	**680,9**	**682,1**	**765,9**	**83,8**	**0,1**	**84,9**	**0,1**	**186,4**	**192,6**	**249,2**	**56,6**	**29,4%**	**62,8**	**33,7%**

	Total			Variación 2023/2022		Variación 2023/2019	
Millones de euros	**2019**	**2022**	**2023**	**€**	**%**	**€**	**%**
Tributos	149,7	156,4	156,8	0,4	0,2%	7,1	4,8%
Energía eléctrica	86,5	268,4	147,2	-121,2	-45,2%	60,7	70,2%
Mantenimientos	202,8	199,4	213,5	14,1	7,1%	10,7	5,3%
Seguridad	185,0	185,3	220,0	34,8	18,8%	35,0	18,9%
Limpieza y carros portaequipaje	76,3	77,1	86,4	9,3	12,0%	10,1	13,2%
Servicios PMR	61,6	56,1	70,7	14,6	26,1%	9,1	14,8%
Servicios profesionales	52,5	46,9	62,5	15,5	33,1%	10,0	19,1%
Salas VIP	25,1	26,6	35,4	8,8	33,2%	10,3	41,2%
Aparcamientos	18,3	20,8	22,8	2,0	9,7%	4,5	24,8%
Resto	96,1	106,1	146,9	40,8	38,5%	50,8	52,9%
Red en España	**953,8**	**1.143,1**	**1.162,2**	**19,1**	**1,7%**	**208,4**	**21,8%**
Excluyendo energía eléctrica	**867,3**	**874,7**	**1.015,0**	**140,3**	**16,0%**	**147,7**	**17,0%**

Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales, recoge la dotación de las insolvencias.

El epígrafe Bajas de activos financieros, refleja el importe correspondiente a las reducciones de rentas comerciales del período.

En Deterioro del valor de los activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias, se recoge el resultado del análisis efectuado por el Grupo sobre los potenciales indicadores de deterioro de sus activos a 31 de diciembre de 2023. El análisis realizado ha resultado en una reversión de deterioro del activo de ANB, por importe de 155,5 millones de euros, y una dotación de deterioro neta del segmento inmobiliario, por 0,5 millones de euros. El importe de la reversión de 2022 refleja 33,0 millones euros correspondientes a ANB, 3,8 millones de euros a AIRM y 0,2 millones de euros a los activos inmobiliarios.

Otras ganancias / (pérdidas)–netas, refleja un descenso del gasto de 63,7 millones de euros debido, principalmente, a la disminución de los gastos excepcionales incurridos por Aena como consecuencia de las medidas de seguridad e higiene adoptadas en respuesta a la COVID-19 (50,3 miles de euros frente a 60,4 millones de euros en 2022).

El resultado financiero refleja una disminución del gasto neto de 85,0 millones de euros, debido a las siguientes variaciones:

- Aumento de Ingresos financieros (83,9 millones de euros), derivado del incremento de los intereses la remuneración de los depósitos y del saldo en cuentas corrientes de las sociedades del Grupo (principalmente de Aena y BOAB).
- Aumento de Gastos financieros (92,9 millones de euros), derivado principalmente del efecto en Aena de la subida de los tipos de interés asociados a la deuda variable (+72,8 millones de euros), el aumento del coste de la deuda (+1,8 millones de euros), el coste de una línea de crédito dispuesta y reembolsada en el primer semestre de 2023 (+8,3 millones de euros) y a los gastos asociados a la emisión del bono realizada en octubre de 2023.
- Otros ingresos/(gastos) financieros-netos (94,1 millones de euros) refleja la variación interanual (72,2 millones de euros) que ha generado la diferencia entre la valoración al 31 de diciembre de 2022 de los derivados contratados para cubrir el riesgo de variaciones del tipo de cambio BRL/EUR en los desembolsos de los compromisos de la nueva concesión en Brasil y su liquidación final (ingreso en 2023 de 23,1 millones de euros y gasto en 2022 de 49,1 millones de euros). Asimismo, refleja la variación de las diferencias de cambio derivadas principalmente de los préstamos intragrupo concedidos por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (ADI) al Aeropuerto London Luton y a BOAB (13,4 millones de euros), así como el resultado registrado por ADI por la venta de la participación en la sociedad European Satellite Services Provider SAS (ESSP SAS) (8,6 millones de euros).

El EBITDA consolidado ha ascendido a 3.022,6 millones de euros y ha aumentado un 45,4% interanual (+943,8 millones de euros). El margen de EBITDA se ha situado en el 58,8% (49,1% en 2022). Excluyendo el efecto de la reversión de deterioro de ANB, anteriormente indicada, el EBITDA consolidado sería 2.867,1 millones de euros y el margen de EBITDA un 55,8%.

El Resultado de entidades valoradas por el método de la participación, refleja las aportaciones a los resultados del período de las participaciones no mayoritarias, según se detalla en el apartado 3.4 (Segmento internacional).

En cuanto al Impuesto sobre las ganancias, se ha registrado un gasto por importe de 520,8 millones de euros como consecuencia del resultado del ejercicio, la reducción en la base Imponible derivada del ajuste por reserva de capitalización (15,2 millones de euros), y las deducciones por inversiones en Canarias (26,7 millones de euros).

El ejercicio se ha cerrado con un beneficio neto de 1.630,8 millones de euros, reflejado en el Resultado atribuible a los accionistas de la dominante.

5. Inversiones

El importe total de la inversión pagada en 2023 (inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias) ha ascendido a 1.384,3 millones de euros.

Este importe incluye los pagos obligatorios de la concesión de los 11 aeropuertos en Brasil desembolsados en el primer semestre de 2023 (3.354 millones de BRL equivalentes a 621,1 millones de euros al tipo de cambio medio de 2023).

5.1 Red de aeropuertos en España

La inversión pagada ha ascendido a 556,3 millones de euros (555,9 millones de euros en 2022).

La inversión ejecutada se ha situado en 619,0 millones de euros.

Entre las actuaciones terminadas durante 2023, destacan:

- Actuaciones de renovación y mejora en los sistemas eléctricos del Aeropuerto de Palma de Mallorca.
- Recrecido del pavimento en las calles de rodaje del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La laguna.
- Renovación del pavimento de la pista del Aeropuerto de Girona-Costa.
- Ampliación del aparcamiento de empleados del Aeropuerto Tenerife Sur.
- Adecuación de la franja de la pista 07L-25R del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat para las instalaciones asociadas a los sistemas de ayudas visuales.
- Regeneración y actuaciones de saneamiento en la pista 06L-24R del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

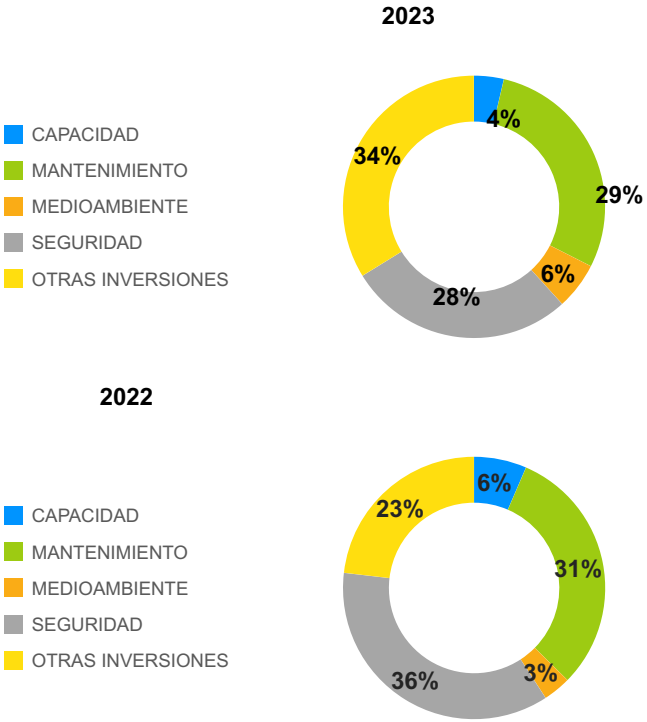
Asimismo, es destacable que ha finalizado la instalación y puesta en marcha de la planta solar fotovoltaica para autoconsumo del Aeropuerto de Gran Canaria.

Respecto a las inversiones en ejecución, cuya duración se extenderá a los próximos meses, cabe citar:

- Remodelación del área terminal del Aeropuerto de Palma de Mallorca (edificio procesador, módulo A y módulo D).
- Instalación del parque solar fotovoltaico del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas Esta planta que forma parte del Plan Fotovoltaico de Aena, contará con una potencia pico de 142,42 MW y una potencia nominal de 120 MW.
- Instalación de equipos de detección de explosivos (EDS estándar 3) para la inspección del equipaje en bodega y adaptación de los sistemas de inspección a los nuevos sistemas estándar 3, en varios aeropuertos.
- Construcción de una nueva central eléctrica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Mejora de la iluminación exterior en la plataforma de los terminales T123 del Aeropuerto Adolfo Suárez. Madrid-Barajas.
- Regeneración de la rodadura de la pista norte y de las calles asociadas del Aeropuerto de Palma de Mallorca.

Asimismo, es destacable que los trabajos de la planta solar fotovoltaica de 7,5 MW para autoconsumo del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas están en ejecución, así como el Plan de implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en diversos aeropuertos.

Por ámbitos de actuación, la distribución de la inversión pagada es la siguiente:



5.2. Participaciones internacionales

Aeropuerto London Luton

La inversión pagada durante 2023 ha ascendido a 51,1 millones de euros.

Las actuaciones más importantes se han centrado en la construcción de dos estacionamientos remotos para aeronaves, la remodelación de los aseos de la terminal y la puesta en marcha de los dos primeros controles de seguridad “Next Generation".

Cumpliendo el compromiso del contrato de concesión, se ha alcanzado un “Mínimum Maintenance Expenditure” en el año 2023 de 33 millones de GBP.

El 27 marzo de 2023 se inauguró el tren autónomo (denominado DART) que conecta la estación de Luton Airport Parkway con la terminal de pasajeros en tan solo 4 minutos. Las obras de conexión del edificio terminal con la estación de tren Luton Airport Parkway han sido financiadas y ejecutadas por el Ayuntamiento de Luton.

Asimismo, inició su operativa “Luton Airport Express”, el servicio de tren que conecta el aeropuerto y la estación londinense de St. Pancras en 32 minutos. Esta conexión constituye una mejora relevante en la conectividad del aeropuerto y en la experiencia del pasajero.

El 10 de octubre de 2023, se produjo un incendio en uno de los 2 aparcamientos en altura (edificio de aparcamiento denominado MSCP). Los daños a la infraestructura y a terceros están cubiertos por las correspondientes pólizas de seguros. Tras una primera fase de acciones iniciales de contención y mitigación, y otras acciones adicionales que cubren aspectos operativos, legales, de seguros y cumplimiento, se han iniciado los trabajos de reconstrucción.

ANB

La inversión pagada durante 2023 ha ascendido a 149,0 millones de euros.

Las actuaciones del año se han centrado en las obras de ampliación correspondientes a la Fase I-B del contrato de concesión (actuaciones de expansión y renovación tanto en los terminales como en el lado aire) que se consideran finalizadas para todos los aeropuertos. Las obras de ampliación y modernización del Aeropuerto Internacional de Recife se inauguraron el 12 de diciembre de 2023.

El regulador ANAC ha realizado las auditorias de recepción de obras en todos los aeropuertos y emitirá sus correspondientes informes a lo largo de 2024.

Se ha cumplido el hito contractual de entrega de obras obligatorias y, tras la validación de éstas por parte de ANAC, se iniciará la Fase II del contrato de concesión.

BOAB

La inversión pagada durante 2023 ha ascendido a 628,0 millones de euros. Recoge los pagos obligatorios de la concesión de los 11 aeropuertos en Brasil desembolsados en el primer semestre de 2023 (3.354 millones de BRL equivalentes a 621,1 millones de euros al tipo de cambio medio de 2023) correspondientes al canon concesional y a otros pagos obligatorios para el inicio de la concesión.

El resto de la inversión pagada en 2023, corresponde a inversiones realizadas en el desarrollo de los proyectos de ingeniería para la futura ampliación y adecuación de las infraestructuras en los 11 aeropuertos (Fase I-B del contrato de concesión según se detalla en el apartado 2.2.1 Sociedades dependientes), así como a inversiones en equipos y sistemas informáticos.

Tras la presentación a ANAC de los anteproyectos de ampliación y adecuación de las infraestructuras de los 11 aeropuertos, se ha seguido avanzando con los trabajos de ingeniería con el objetivo de contratar las obras a finales de 2024.

Adicionalmente a las obras obligatorias, se han planificado algunas mejoras a corto plazo (“quick wins”), relacionadas tanto con la infraestructura como con la operación y la oferta comercial, que se prevé implantar a lo largo de 2024.

Entre las mejoras de corto plazo para la terminal del aeropuerto de Congonhas se encuentran la ampliación de la sala de embarque remoto, la adecuación de las vías de acceso, la renovación de los baños y la actualización de la fachada.

6. Estado de situación financiera

Miles de euros	2023	2022	Variación	% Variación
ACTIVOS				
Activos no corrientes	14.175.297	13.564.105	611.192	4,5%
Activos corrientes	3.380.929	2.285.093	1.095.836	48,0%
Total activos	**17.556.226**	**15.849.198**	**1.707.028**	**10,8%**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS				
PATRIMONIO NETO	7.558.113	6.642.475	915.638	13,8%
Pasivos no corrientes	7.336.812	7.660.656	-323.844	-4,2%
Pasivos corrientes	2.661.301	1.546.067	1.115.234	72,1%
Total patrimonio neto y pasivos	**17.556.226**	**15.849.198**	**1.707.028**	**10,8%**

6.1 Principales variaciones

El **Activo no corriente** ha aumentado en 611,2 millones de euros debido principalmente al efecto de las siguientes variaciones:

- El "Activo Intangible" (ver en el detalle del Estado de situación financiera consolidado del Anexo I. Estados financieros consolidados) ha aumentado 916,4 millones de euros como consecuencia, principalmente, de la activación del acuerdo de concesión de BOAB y de las inversiones en las infraestructuras de ANB:
  - La formalización del nuevo acuerdo concesional de los 11 aeropuertos de Brasil, ha supuesto el reconocimiento de un activo intangible por importe de 3.354,7 millones de BRL (621,1 millones de euros. a tipo de cambio medio de 2023). Se han activado como valor del acuerdo concesional 2.533,3 millones de BRL (469,0 millones de euros) correspondientes al canon inicial de la concesión y 821,4 millones de BRL (152,1 millones de euros) correspondientes a los pagos obligatorios previstos en los pliegos de la licitación para reembolsar costes varios a la anterior entidad concesionaria y a los organismos reguladores brasileños.
  - Las inversiones en las infraestructuras de ANB han supuesto 1.166 millones de BRL (215,8 millones de euros, a tipo de cambio medio de 2023). Corresponden a las actuaciones de la Fase I-B del contrato de concesión, de expansión y renovación en las terminales de los aeropuertos gestionados por dicha Sociedad, sustancialmente finalizadas en el cierre del ejercicio 2023.
  - Mejoras y desarrollos de nuevas tecnologías para aplicaciones informáticas por importe total de 81,0 millones de euros.
  - El efecto relativo a las diferencias de conversión del inmovilizado intangible ha supuesto un aumento de valor del mismo por importe de 30,5 millones de euros, debido principalmente a la depreciación del euro frente al real brasileño (25,4 millones de euros) y frente a la libra esterlina (5,1 millones de euros).
  - Adicionalmente, el resultado del análisis efectuado por el Grupo sobre los potenciales indicadores de deterioro de sus activos a 31 de diciembre de 2023 ha resultado en una reversión total del deterioro acumulado en ANB por importe de 155,5 millones de euros. Al cierre del ejercicio 2022 se revirtió un deterioro por importe de 36,7 millones de euros.
- En sentido contrario, el "Inmovilizado material" ha disminuido en 111,9 millones de euros debido principalmente a que el importe de las altas de inmovilizado ha sido inferior a las amortizaciones. Las diferencias de conversión implican un mayor valor del inmovilizado material al cierre por 3,9 millones de euros, consecuencia de la depreciación del euro frente a la libra esterlina. Como consecuencia del incendio en octubre de 2023 del parking TCP2 y DOZ (Drop off zone), se han dado de baja activos por importe de 12,9 millones de euros.
- "Activos por impuestos diferidos" ha disminuido en 184,9 millones de euros debido, fundamentalmente a la aplicación a los beneficios de 2023 de créditos fiscales que surgieron en ejercicios anteriores, principalmente en Aena (115,6 millones de euros) y ANB (284,5 millones de BRL, aproximadamente, 53,1 millones de euros).
- La valoración de las operaciones de cobertura al 31 de diciembre de 2023 ha supuesto el registro de un activo no corriente y corriente por importes de 24,7 y 32,8 millones de euros respectivamente (57,5 millones de euros en total). La disminución de la valoración con respecto al 31 de diciembre de 2022, cuando alcanzó 77,1 y 31,5 millones de euros respectivamente (108,6 millones de euros en total), ha sido de 51,2 millones de euros. Esta variación se debe principalmente a la valoración de los derivados por tipo de interés de Aena, afectada por un menor valor nocional, la bajada de los tipos a futuro y el aumento de la curva de descuento (ESTR).

El **Activo corriente** ha aumentado 1.095,8 millones de euros como consecuencia, principalmente, de:

- El aumento del "Efectivo y equivalentes" en 789,6 millones de euros explicado en el capítulo 7 (Flujo de caja).
- El aumento de "Clientes y otros activos corrientes" de 305,5 millones de euros, motivado fundamentalmente por:
  - El saldo de las cuentas a cobrar comerciales de Aena ha aumentado en, aproximadamente, 52,8 millones de euros, debido principalmente al efecto de:
    - La aplicación durante 2023 de abonos pendientes de emitir por descuentos comerciales devengados en ejercicios anteriores (aproximadamente, 36,7 millones de euros), debido, en su mayor parte, a acuerdos alcanzados con algunos clientes.
    - Adicionalmente, se han registrado ajustes derivados de la imputación lineal de las RMGA durante toda la vida de los contratos de arrendamiento comercial por 47,8 millones de euros.
    - Por contra, se produce una disminución del saldo de clientes por el importe pendiente de cobro de las rentas variables y RMGA facturadas, de 26,6 millones de euros, debido principalmente a que durante el ejercicio 2023 las rentas variables facturadas y cobradas mes a mes, han resultado superiores a las del ejercicio 2022, dado el buen comportamiento del negocio comercial así como por la favorable evolución de los cobros.
  - Inversiones financieras constituidas con los excedentes de tesorería de BOAB y valoradas al cierre en 58,4 millones de euros.
  - Saldos de cuentas a cobrar comerciales de BOAB por 18,8 millones de euros como consecuencia de la toma de control de aeropuertos de esta concesión entre octubre y noviembre de 2023.
  - Aumento del activo por impuesto corriente como consecuencia del resultado a cobrar de la provisión por la liquidación del impuesto de sociedades de Aena y su grupo fiscal por importe de 146,1 millones de euros frente a los 9 millones resultantes al cierre del ejercicio anterior.

El aumento del **Patrimonio neto** en 915,6 millones de euros viene originado principalmente por el efecto derivado de:

- El beneficio del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante de 1.630,8 millones de euros.
- La distribución del dividendo con cargo a resultados de 2022 por importe de 712,5 millones de euros, conforme a la aprobación de la Junta General de Accionistas celebrada en abril de 2023.
- La aumento de las diferencias de conversión acumuladas en 32,4 millones de euros que se produce principalmente por la depreciación del euro frente al real brasileño, correspondiendo 17,4 millones de euros a la filial ANB y 14 millones a BOAB y, en menor medida, la depreciación del euro frente al peso colombiano (1,5 millones de euros).
- La disminución de "Otras reservas" en 36,6 millones de euros debido en su mayor parte a la variación del valor de los derivados de cobertura de flujos de efectivo durante el ejercicio.

La disminución del **Pasivo no corriente** en 323,8 millones de euros deriva, principalmente, del descenso de "Deuda financiera" en 344,3 millones de euros por reclasificaciones contables de largo a corto plazo y, en sentido contrario, las disposiciones de préstamos por parte de Aena (960,3 millones de euros), de préstamos de ANB (104,2 millones de euros) y la emisión de bonos realizada por Aena (500 millones de euros) que se explican en el apartado 6.2 (Evolución de la deuda financiera).

Adicionalmente, las "Provisiones para otros pasivos y gastos" han aumentado en 34,9 millones de euros debido fundamentalmente a que durante el ejercicio 2023 se han dotado provisiones en relación a las reclamaciones judiciales de los arrendatarios comerciales derivadas de las consecuencias de la situación sobrevenida en por la pandemia (11,8 millones de euros) y a que se han incrementado provisiones a largo plazo relacionadas con actuaciones de aislamiento acústico e insonorización de zonas residenciales (11 millones de euros).

El **Pasivo corriente** ha aumentado 1.115,2 millones de euros, debido esencialmente a:

- El aumento de la "Deuda financiera" en 1.113,4 millones de euros explicado, principalmente, por reclasificaciones contables provenientes del epígrafe de "Deuda financiera" a largo y, en sentido contrario, por la amortización de la deuda de Aena con ENAIRE de acuerdo al calendario de pagos establecido en el contrato (514,4 millones de euros) y de préstamos bilaterales (430 millones de euros) que se explica en el apartado 6.2 (Evolución de la deuda financiera).
- El aumento de "Proveedores y otras cuentas a pagar" en 84,3 millones de euros se debe, esencialmente, al aumento del saldo de los proveedores de inmovilizado de Aena (54,9 millones de euros) y de los acreedores comerciales de BOAB (23,6 millones de euros).
- Las "Provisiones para otros pasivos y gastos" a corto plazo han disminuido en 29,8 millones de euros con respecto a la cifra provisionada a diciembre 2022 debido, principalmente, al pago de los incentivos del tráfico de verano e invierno de 2022.

- En relación al pasivo corriente por “Instrumentos financiero derivados”, al 31 de diciembre de 2022 se registró un importe de 50,2 millones de euros. Dicho importe correspondía a la valoración de operaciones sobre divisa no entregable liquidable por diferencias (Non Delivery Forward, por sus siglas en inglés “NDF”) que el Grupo contrató para cubrir el riesgo de las variaciones de tipo de cambio BRL/EUR de los desembolsos previstos hasta la formalización del contrato de la concesión de BOAB. Estas operaciones se ejecutaron durante el primer trimestre de 2023, generando una variación por el importe indicado (-50,2 millones de euros) al 31 de diciembre de 2023 frente al 31 de diciembre de 2022.

6.2 Evolución de la deuda financiera neta

La deuda financiera neta contable consolidada del Grupo Aena se sitúa a 31 de diciembre de 2023 en 6.222,4 millones de euros. Este importe incluye 431,3 millones de euros procedentes de la consolidación de la deuda financiera neta contable del Aeropuerto London Luton y 217,1 millones de euros. de ANB.

La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA del Grupo Aena es la siguiente:

Miles de euros	2023	2022
Deuda Financiera Bruta contable	8.585.560	7.816.439
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.363.125	1.573.523
Deuda Financiera Neta contable	6.222.435	6.242.916
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	**2,06x**	**3,00x**

La deuda financiera neta contable de Aena S.M.E., S.A. se sitúa a 31 de diciembre de 2023 en 5.675,8 millones de euros.

La ratio de deuda financiera neta contable a EBITDA de Aena S.M.E., S.A. es la siguiente:

Miles de euros	2023	2022
Deuda Financiera Bruta contable	7.897.492	7.226.566
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.221.740	1.435.404
Deuda Financiera Neta contable	5.675.752	5.791.162
Deuda Financiera Neta contable / EBITDA	**2,12x**	**3,05x**

La Sociedad tiene firmados préstamos con entidades bancarias por un importe total pendiente a 31 de diciembre de 2023 de 4.692,3 millones de euros que incluyen la obligación de cumplir con las siguientes ratios financieras:

- Deuda Financiera Neta/EBITDA debe ser menor o igual a 7,0x.
- EBITDA/Gastos Financieros debe ser mayor o igual a 3,0x.

Estas ratios se revisan cada año en junio y diciembre, teniendo en cuenta los datos de EBITDA y gastos financieros de los últimos 12 meses y la deuda financiera neta al cierre del periodo. A 31 de diciembre de 2023 ambas ratios se han cumplido.

La amortización de la deuda de Aena con ENAIRE, de acuerdo al calendario de pagos establecido en el contrato, ha ascendido a 514,4 millones de euros. Adicionalmente, se ha amortizado deuda con entidades de crédito, por importe de 1.080 millones de euros. De este importe, 430 millones de euros corresponden a préstamos bilaterales (refinanciado uno de ellos por otro préstamo de 300 millones de euros y extendido su plazo de vencimiento) y 650 millones de euros corresponden a la devolución de una línea de crédito.

Aena ha dispuesto durante 2023 de 960,3 millones de euros correspondientes a préstamos bilaterales, incluidos 300 millones de euros refinanciados.

En febrero de 2023, dispuso de una línea de crédito por 650 millones de euros que fue reembolsada el 26 de junio de 2023 .

El 13 de octubre de 2023, Aena realizó su primera emisión de bonos en el mercado de renta fija por 500 millones de euros, con vencimiento en octubre de 2030. La operación se cerró con un cupón del 4,25%.

Esta emisión se ha realizado bajo el programa Euro Medium Term Note (EMTN) de 3.000 millones de euros que la Compañía registró en la CNMV el 27 de julio de 2023.

La agencia de rating Fitch ha asignado a la emisión la calificación “A-” y la agencia Moody’s una calificación “A3”. Estas calificaciones se corresponden con los ratings a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) otorgados a Aena S.M.E., S.A.

El 29 de junio de 2023, Aena formalizó una línea de crédito sindicada sostenible (“Sustainability-Linked RCF”) por importe de 2.000 millones de euros, que refuerza su apuesta por el medio ambiente, la responsabilidad social y el buen gobierno corporativo.

Con esta operación, la Sociedad amplía el plazo de su financiación para necesidades generales corporativas hasta 5 años (con posibilidad de prórroga por 2 años más) con óptimas condiciones económicas. El tipo de interés se fija en función del rating crediticio y del cumplimiento de un objetivo de reducción de emisiones de CO_2.

A su vez, canceló líneas de crédito existentes por importes de 650 y 800 millones de euros con vencimientos en 2024 y 2025, respectivamente.

A 31 de diciembre de 2023 el saldo de caja de Aena asciende a 2.221,7 millones de euros (1.435,4 millones de euros a 31 de diciembre de 2022).

Adicionalmente, la Sociedad dispone de 554,5 millones de euros de financiación disponible (no dispuesta) (654,5 millones de euros a 31 de diciembre de 2022) y de 2.000 millones de euros correspondientes a la mencionada línea de crédito sindicada sostenible (ESG-linked RCF) (1.450 millones de euros a 31 de diciembre de 2022, correspondientes a las dos líneas de crédito canceladas).

Estas disponibilidades de caja y facilidades crediticias totaliza 4.776,2 millones de euros (3.539,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2022). A ello se añade la posibilidad de realizar emisiones a través del programa de Euro Commercial Paper (ECP) hasta 900 millones de euros que se encuentran disponibles a 31 de diciembre de 2023 (900 millones de euros disponibles a 31 de diciembre de 2022). Asimismo existe la posibilidad de realizar emisiones de bonos a través del programa EMTN, hasta 3.000 millones de euros, de los que al cierre del ejercicio 2023 se encuentran disponibles 2.500 millones de euros (500 millones de euros emitidos en octubre de 2023 según se ha indicado anteriormente).

El tipo de interés medio de la deuda de Aena se ha situado en 2023 en un 2,20% (1,04% en 2022).

La agencia de rating Fitch confirmó el 1 de junio de 2023 la calificación crediticia asignada a Aena de largo plazo “A-” con perspectiva estable y de corto plazo “F2”. La calificación asignada por la agencia Moody’s es “A3” con perspectiva estable.

A nivel del Grupo, las disponibilidades de caja y facilidades crediticias ascienden a 5.009,7 millones de euros.

El tipo de interés medio de la deuda del Grupo se ha situado en 2023 en un 2,51% (1,34% en 2022).

Aeropuerto London Luton

A 31 de diciembre de 2023, la deuda financiera neta contable asciende a 431,3 millones de euros (53,8 millones correspondientes a préstamos de accionistas y el resto a deuda con terceros). El saldo de caja asciende a 14,7 millones de euros.

En 2023, Luton ha amortizado y cancelado uno de los préstamos con accionistas por importe de 22,0 millones de GBP (25,3 millones de euros), de los que 11,2 millones de GBP corresponden a Aena Desarrollo Internacional (ADI), y ha amortizado parcialmente otro préstamo con accionistas por importe de 25,1 millones de GBP (28,9 millones de euros), de los que 12,8 millones de GBP corresponden a ADI.

El tipo de interés medio de la deuda se ha situado en 2023 en un 3,86% (3,96% en 2022), excluyendo la deuda con accionistas.

ANB

A 31 de diciembre de 2023, la deuda financiera neta contable asciende a 217,1 millones de euros. El saldo de caja asciende a 23,5 millones de euros.

La Sociedad tiene préstamos con el Banco do Nordeste do Brasil (BNB) y con el Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) dispuestos por importe de 1.272,6 millones de BRL a 31 de diciembre 2023, equivalentes a 237,3 millones de euros (699,2 millones de BRL a 31 de diciembre de 2022, equivalentes a 124,0 millones de euros).

El tipo de interés medio de la deuda se ha situado en 2023 en un 9,5% (8,0% en 2022).

BOAB

A 31 de diciembre de 2023 el saldo de caja asciende a 63,1 millones de euros.

La Sociedad desembolsó el 26 de enero de 2023 la aportación al capital social estipulada en el pliego de concesión en 1.639,2 millones de BRL (291,6 millones de euros en el momento del desembolso). Parte de dicha aportación se destinó a realizar en febrero de 2023 los pagos obligatorios previstos en los pliegos de la licitación de 821,4 millones de BRL (152,1 millones de euros al tipo de cambio medio de 2023). Dicho importe está registrado en el inmovilizado intangible.

Entre abril y junio de 2023, BOAB desembolsó 2.533,3 millones de BRL (469,0 millones de euros al tipo de cambio medio de 2023) correspondientes al canon inicial de la concesión, también activados dentro del inmovilizado intangible como mayor valor del acuerdo de concesión.

6.3 Período medio de pago

La información sobre el periodo medio de pago de AENA S.M.E., S.A., Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A. y Aena, Sociedad Concesionaria del Aeropuertos Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A., es la siguiente:

	Días
Periodo medio de pago a proveedores	30
Ratio de las operaciones pagadas	31
Ratio de las operaciones pendientes de pago	15

Estos parámetros han sido calculados de acuerdo con lo establecido en el Art. 5 de la Resolución de 29 de enero de 2016, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, sobre la información a incorporar en la memoria de las cuentas anuales en relación con el periodo medio de pago a proveedores en operaciones comerciales, de la siguiente forma:

- Periodo medio de pago a proveedores = (Ratio operaciones pagadas * importe total pagos realizados + Ratio operaciones pendientes de pago* importe total pagos pendientes) / (Importe total de pagos realizados + importe total pagos pendientes).
- Ratio de las operaciones pagadas = Σ (número de días de pago * importe de la operación pagada) / Importe total de pagos realizados.

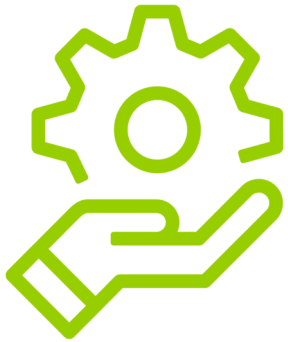
  Se entiende por número de días de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el pago material de la operación.
- Ratio de las operaciones pendientes de pago = Σ (número de días pendientes de pago * importe de la operación pendiente de pago) / Importe total de pagos pendientes.

  Se entiende por número de días pendientes de pago, los días naturales que hayan transcurrido desde la fecha en que se inicie el cómputo del plazo hasta el último día del periodo al que se refieran las cuentas anuales.
- Para el cálculo tanto del número de días de pago como del número de días pendientes de pago, la sociedad computa el plazo desde la fecha de prestación de los servicios. No obstante, a falta de información fiable sobre el momento en que se produce esta circunstancia, se toma la fecha de recepción de la factura.

Este saldo hace referencia a los proveedores que por su naturaleza son suministradores de bienes y servicios, de modo que incluye los datos relativos a las partidas “Acreedores comerciales” del estado de situación financiera.

Miles de euros	2023
Total pagos realizados	1.175.828
Total pagos pendientes	116.050

El cálculo del período medio de pago se realiza sobre las facturas recibidas y conformadas pendientes de pago. El saldo contable de “Acreedores comerciales” es mayor que el de “pagos pendientes” debido a que en el mismo se incluyen los saldos provenientes de facturas pendientes de recibir y/o conformar, además de los saldos provenientes del Aeropuerto London Luton.



7. Flujo de caja

Miles de euros	2023	2022	Variación	% Variación
Efectivo neto generado por actividades de explotación	2.219.815	1.863.166	356.649	19,1%
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	-1.419.117	-664.156	754.961	113,7%
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	-19.609	-1.089.288	-1.069.679	-98,2%
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	1.573.523	1.466.797	106.726	7,3%
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	8.513	-2.996	11.509	-384,1%
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	789.602	106.726	682.876	639,8%
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	2.363.125	1.573.523	789.602	50,2%

Principales variaciones

Durante 2023, el efectivo del Grupo ha aumentado en 789,6 millones de euros debido, principalmente, a la generación de flujos de caja de explotación como consecuencia del volumen de tráfico aéreo alcanzado en el ejercicio. Los flujos positivos de explotación se han visto parcialmente compensados por flujos de financiación e inversión negativos, principalmente, por el pago del dividendo con cargo a resultados del ejercicio 2022 de Aena, así como por las inversiones realizadas en las infraestructuras aeroportuarias y el desembolso de los pagos obligatorios correspondientes a la nueva concesión de 11 aeropuertos de Brasil (BOAB).

Efectivo neto generado por actividades de explotación

El flujo de las actividades de explotación ha sido sido positivo en 2.219,8 millones de euros, reflejando la recuperación del tráfico y de la actividad comercial que se ha producido en los aeropuertos del Grupo.

Los flujos de explotación positivos se generan fundamentalmente como consecuencia del beneficio antes de impuestos del periodo (2.165,9 millones de euros) (ver el detalle del Estado de flujos de efectivo consolidado en el Anexo I. Estados financieros consolidados).

El capital circulante, ha disminuido en 31,4 millones de euros como resultado principalmente de las variaciones en “Deudores y otras cuentas a cobrar” y en “Acreedores y otras cuentas a pagar”:

- La variación de “Deudores y otras cuentas a cobrar” ha tenido un impacto negativo en los flujos de caja por importe de 57,4 millones de euros, consecuencia principalmente del aumento de los saldos de clientes del Grupo en el cierre de 2023, destacando el saldo de BOAB (23,9 millones de euros). En el caso de Aena, la variación del saldo de clientes entre el cierre de 2022 y 2023 supone una minoración de circulante de solo 9,6 millones de euros consecuencia, principalmente, del aumento durante el año del negocio comercial, cuyas rentas variables se facturan y cobran mensualmente.
- La variación de “Acreedores y otras cuentas a pagar” ha sido positiva en 23,6 millones de euros, originada, entre otros motivos, por el saldo de BOAB (18,3 millones de euros) y el aumento de las cuentas comerciales a pagar de Luton (23,4 millones). En el caso de Aena, el impacto de la variación de este epígrafe del circulante resulta negativo, debido fundamentalmente al mayor saldo de proveedores de energía al cierre de 2022, como consecuencia del impacto de la subida del precio de la electricidad en el último semestre de dicho año (15,8 millones de euros).

Como se ha indicado en el apartado 6.1 (Principales variaciones del Estado Situación Financiera), en el primer trimestre de 2023 se liquidaron las operaciones sobre divisa no entregable liquidable por diferencias (Non Delivery Forward, por sus siglas en inglés “NDF”), contratadas por el Grupo para cubrir el riesgo de variaciones de tipo de cambio BRL/EUR de los desembolsos requeridos por la adjudicación de la nueva concesión de los once aeropuertos de Brasil gestionados por la filial BOAB. Como consecuencia de su liquidación, se ha ajustado el resultado de explotación en 23 millones de euros por el efecto de la variación del valor razonable del derivado y se ha reflejado el pago por importe de 26,9 millones de euros correspondiente a la liquidación del mismo como “Otros cobros y pagos” dentro del epígrafe “Otro efectivo generado por las operaciones”.

Efectivo neto utilizado en actividades de inversión

En las actividades de inversión, el flujo de efectivo ha sido negativo en 1.419,1 millones de euros.

Refleja fundamentalmente los pagos por la inversión en inmovilizado material, activos intangibles e inversiones inmobiliarias que ha ascendido a 1.384,3 millones de euros (ver apartado 5. Inversiones). Este importe incluye los pagos obligatorios de la concesión de los 11 aeropuertos en Brasil desembolsados en el primer semestre de 2023 (3.354 millones de BRL equivalentes a 621,1 millones de euros al tipo de cambio medio de 2023).

Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación

Las actividades de financiación han originado una variación negativa de 19,6 millones de euros.

El epígrafe “Emisión de deudas con entidades de crédito” refleja un importe de 1.714,5 millones de euros, de los que 960,3 millones de euros corresponden a préstamos bilaterales dispuestos por Aena, 104,2 millones de euros al préstamo dispuesto por ANB y 650 millones de euros a una línea de crédito dispuesta por Aena en febrero de 2023 y reembolsada en el mes de junio. Adicionalmente, la emisión de bonos en el mercado de renta fija por 500 millones de euros se refleja en el epígrafe “Emisión de obligaciones y valores similares”.

La amortización del principal de la deuda de Aena con ENAIRE de acuerdo al calendario de pagos establecido en el contrato ha ascendido a 514,4 millones de euros.

Asimismo, Aena ha amortizado deuda con entidades de crédito por importe de 1.080,0 millones de euros. De este importe, 430 millones de euros corresponden a préstamos bilaterales (refinanciado uno de ellos por otro préstamo de 300 millones de euros y extendido su plazo de vencimiento) y 650 millones de euros corresponden a la devolución de una línea de crédito, según se ha explicado en el apartado 6.2 Evolución de la deuda neta.

El dividendo distribuido por Anea en el mes de mayo de 2023 con cargo al beneficio neto de 2022 por importe de 712,5 millones de euros, se refleja en el epígrafe “Dividendos pagados” junto con el dividendo distribuido por Luton a sus socios minoritarios importe de 10,1 millones de libras (11,6 millones de euros a tipo de cambio medio de 2023).

En los epígrafes “Otros cobros” y “Otros pagos” se recogen cobros por importe de 167,8 millones de euros y pagos por importe de 52,5 millones de euros procedentes principalmente de la constitución y de las devoluciones de depósitos y fianzas recibidos en la operativa del negocio. Cabe destacar que durante agosto y septiembre de 2023 se cobraron las fianzas constituidas por los adjudicatarios de los concursos relacionados con la explotación de las tiendas libres de impuestos (72,4 millones de euros).

8. Riesgos operativos y financieros

Los principales riesgos a los que está expuesto el Grupo en su actividad operativa y financiera están descritos en la nota 3. Gestión de los riesgos operativos, financieros y del clima de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023.

En el ámbito de los riesgos operativos, en dicha nota se explican los riesgos derivados de la incertidumbre del entorno macroeconómico y geopolítico, los riesgos regulatorios y de explotación.

- Respecto a la incertidumbre relacionada con los riesgos derivados del entorno macroeconómico y geopolítico, según se explica en la nota indicada, el tráfico en los aeropuertos gestionados por el Grupo Aena puede verse afectado. Respecto al entorno macroeconómico porque la coyuntura sigue sujeta a riesgos como la inflación persistente o el mantenimiento de los tipos de interés elevados. En cuanto a los riesgos geopolíticos, la situación geopolítica global está actualmente marcada por la incertidumbre derivada de la evolución de los conflictos bélicos en Oriente Medio y Ucrania, cuyo impacto en la economía mundial y en el turismo puede ser significativo, tanto a corto como a medio plazo. Adicionalmente, riesgos y confrontaciones económicas entre las principales potencias mundiales (ej. EEUU y China), podrían mermar aún más el crecimiento económico mundial, ralentizando la recuperación.

  Hasta la fecha de formulación de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023, el impacto más relevante derivado de la actual crisis macroeconómica y geopolítica se produjo en 2022, consecuencia del elevado aumento del coste de la energía eléctrica que tuvo lugar ese año, habiéndose reducido considerablemente durante 2023.

- Dentro del ámbito operativo también se recogen los riesgos regulatorios asociados al sector regulado en el que opera Aena S.M.E., S.A, en el que cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable pueden tener impactos negativos en los ingresos, resultados operativos y posición financiera.

- Asimismo, se identifican los distintos factores de riesgos de explotación que pueden afectar a la actividad del Grupo, al estar directamente relacionada con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas en sus aeropuertos.

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

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

La información anteriormente referida, que se detalla en la nota 3. de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023, se completa con la información del Bloque B del presente informe de gestión consolidado. El apartado 2 (relativo a Los riesgos y su gestión) del capítulo introductorio (2023 reactivación y nuevos desafíos) recoge una breve descripción del mapa de riesgos de la actividad del Grupo y el Sistema de control y gestión de riesgos, el cual está basado en el marco integrado de Gestión de Riesgos Corporativos COSO III (Comittee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission).

El Sistema de control y gestión de riesgos asegura que los riesgos que pudieran afectar a los objetivos de la Compañía sean identificados, analizados, evaluados, gestionados y controlados de forma sistemática y con criterios uniforme. Todos los riesgos identificados se evalúan, categorizan y priorizan en el Mapa de Riesgos corporativo, que se actualiza con una periodicidad anual,

En 2023, tras la revisión oportuna, el Mapa de Riesgos ha mantenido el número de riesgos en un total de 15 (en el 2022: pasaron de 16 riesgos a un total de 15), clasificados en: estratégicos, operacionales, financieros, legales y de cumplimiento, de información, tecnológicos y sociales, medioambientales y de buen gobierno (para más información ver apartado 2.2. Riesgos en 2023 del capítulo introductorio (2023 reactivación y nuevos desafíos).

Asimismo, es destacable que tal y como se indica en el apartado 2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático (capítulo 2) del Bloque B del presente Informe de gestión consolidado, el mapa de riesgos de la Compañía incluye expresamente los asociados al cambio climático, e incorpora los correspondientes mecanismos de gestión, supervisión y control que incluyen indicadores y medidas ligadas al cumplimiento del Plan de Acción Climática. Para el análisis de riesgos y oportunidades, se consideran diferentes escenarios climáticos para los riesgos físicos y los riesgos de transición, según se indican en dicho apartado.

9. Principales litigios

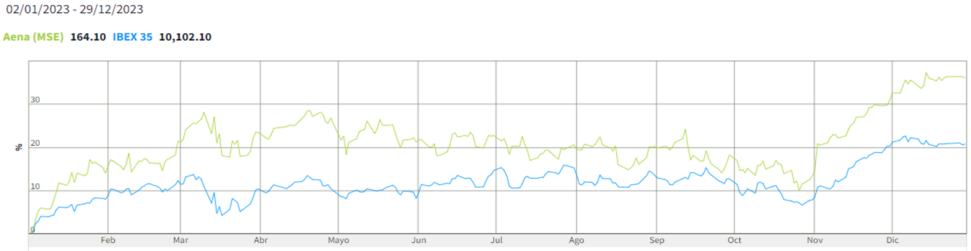
Como consecuencia de la crisis sanitaria originada por la COVID-19, algunos arrendatarios plantearon reclamaciones con base en la cláusula de creación jurisprudencial “rebus sic stantibus” solicitando, entre otras, que los Juzgados estimen la necesidad de adoptar medidas cautelares en el sentido de que Aena se abstenga de facturar las rentas pactadas en los contratos y, al mismo tiempo, se suspenda el derecho a la ejecución de las garantías disponibles ante un posible impago de los mismos. Todo ello con la consiguiente demanda ordinaria.

En relación con la calificación del riesgo de estos procedimientos, visto el avance y desarrollo procesal de esta controversia judicial (se dispone de sentencias de las Audiencias Provinciales en las que de forma unánime aplican la DF7 para resolver el conflicto y consideran que esta norma es constitucional), la dirección de la Sociedad ha pasado a considerar oportuno calificar el riesgo comercial derivado de esta controversia como probable, dotando en el ejercicio 2023 una provisión por responsabilidades por importe de 11,8 millones de euros (ver nota 21.3 de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023).

Sin embargo, en lo relativo a los litigios referidos a los arrendatarios comerciales a los que, según criterio de la Sociedad, no resulta de aplicación la DF7 y aún no se ha dictado sentencia, en dichos casos, se continúa considerando como posible el riesgo de una resolución del procedimiento en contra de los intereses de Aena. A la fecha de formulación de cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2023, la Sociedad estima que las sentencias estimatorias de las pretensiones de los arrendatarios comerciales podrían llegar a suponer un menor ingreso en un rango de entre 2 a 15 millones de euros.

10. Evolución bursátil

La cotización de la acción de Aena ha fluctuado en el año entre un mínimo de 120,65 euros y un máximo de 165,60 euros. Ha cerrado al 31 de diciembre de 2023 en 164,10 euros, lo que implica una revalorización del precio de la acción del 39,9% desde el 31 de diciembre de 2022, muy superior a la evolución del IBEX35 que en el mismo período ha acumulado una subida del 22,8%.



Principales datos de la evolución de la acción de Aena en el mercado continuo de la Bolsa de Madrid:

31/12/2023	AENA.MC
Volumen Total operado (Nº de acciones)	39.516.352
Volumen medio diario operado del período (Nº de acciones)	154.966
Capitalización €	24.615.000.000
Precio de cierre €	164
Nº de acciones	150.000.000
Free Float (%)	0
Free Float (acciones)	**73.500.000**

En relación con la adquisición y enajenación de acciones propias, a 31 de diciembre de 2023 Aena no dispone de acciones propias, por lo que no se ha producido ningún impacto por este motivo ni en el rendimiento obtenido por los accionistas ni en el valor de las acciones.

11. Hechos posteriores al cierre

Desde el 31 de diciembre de 2023 hasta la fecha de formulación del presente informe, se han producido los siguientes asuntos de relevancia:

- Con fecha echa 18 de enero de 2024. el Tribunal Constitucional ha declarado la inconstitucionalidad de varias medidas establecidas en el Real Decreto-ley 3/2016 por el que se introdujeron medidas en el ámbito tributario dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y otras medidas urgentes en materia social. Las implicaciones de la nulidad de esta sentencia a origen no han supuesto impacto contable significativo para las sociedades españolas del Grupo Aena, habiéndose considerado un hecho posterior que no implica ajuste al cierre del ejercicio 2023.
- El 2 de febrero de 2024, la CNMC ha emitido su resolución de supervisión de las tarifas aeroportuarias para 2024, declarando que el IMAAJ aplicable es de 10,35 euros por pasajero, lo que supone una variación tarifaria del 4,09% respecto a las de 2023.

  Esta variación, aplicable a partir del 1 de marzo de 2024, del IMAAJ de 2024 respecto al de 2023 (fijado en 9,95 euros por pasajero), es consecuencia de los ajustes que establece el DORA en relación al incentivo por el desempeño de los niveles de calidad, la ejecución de inversiones, la estructura de tráfico correspondiente al cierre de 2022 y el efecto del índice P (calculado conforme a la metodología establecida en el Real Decreto 162/2019 de 22 de marzo y establecido en la Resolución de la CNMC de 14 de julio de 2022). Previamente a la emisión de la resolución de la CNMC, el 30 de enero de 2024, el Consejo de Ministros ha aprobado un índice P para la revisión anual de las tarifas de Aena de 2024 de +3,5%.

12. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

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

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

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

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

Medidas del rendimiento operativo

EBITDA o EBITDA reportado

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

Margen de EBITDA

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

Margen de EBIT

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

OPEX

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

Medidas de la situación financiera

Deuda Financiera Neta

Es la principal MAR que utiliza la Dirección para medir el nivel de endeudamiento de la Compañía.

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

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

- Deuda Financiera: significa todo endeudamiento financiero con coste de naturaleza financiera como consecuencia de:
  - préstamos, créditos y descuentos comerciales;
  - cualquier cantidad debida en concepto de bonos, obligaciones, notas, deuda y, en general, instrumentos de similar naturaleza;
  - cualquier cantidad debida en concepto de arrendamiento, o leasing que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, serían tratados como deuda financiera;
  - los avales financieros asumidos por AENA que cubran parte o la totalidad de una deuda, excluidos aquellos avales relacionados con deudas de sociedades integradas por consolidación; y
  - cualquier cantidad recibida en virtud de cualquier otro tipo de acuerdo que tenga el efecto de una financiación comercial y que, de acuerdo con la normativa contable aplicable, sería tratada como deuda financiera.
- Efectivo y equivalentes al efectivo: Definición contenida en el p. 7 de la NIC 7 "Estado de flujos de efectivo".

Ratio Deuda Financiera Neta / EBITDA

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

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

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

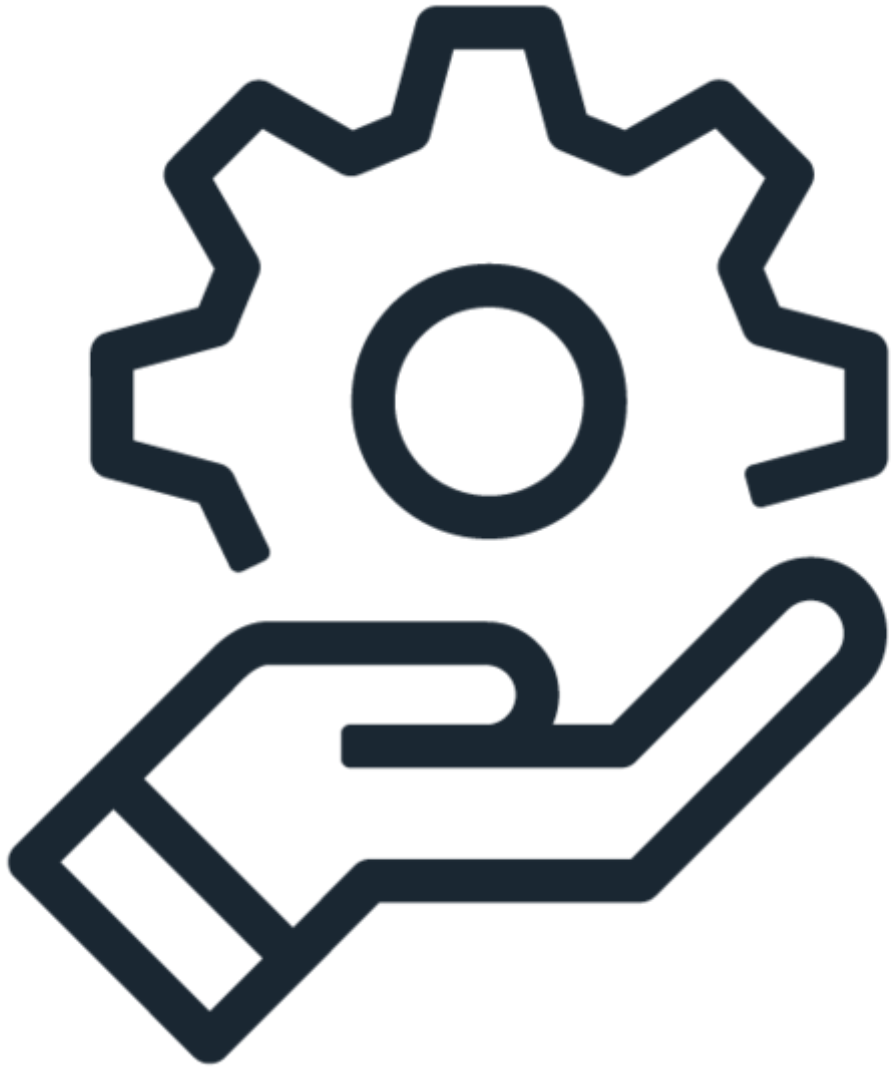
Grupo Aena (Miles de euros)	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
EBITDA	**3.022.610**	**2.078.853**
Resultado de explotación	2.201.418	1.283.678
Amortizaciones	821.192	795.175
DEUDA FINANCIERA NETA	**6.222.435**	**6.242.915**
Deuda financiera no corriente	6.813.736	7.158.001
Deuda financiera corriente	1.771.824	658.437
Efectivo y equivalentes al efectivo	-2.363.125	-1.573.523
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	**2,06**	**3,00**
Deuda Financiera Neta	6.222.435	6.242.915
EBITDA	3.022.610	2.078.853
OPEX	**2.218.265**	**2.090.730**
Aprovisionamientos	163.300	163.029
Gastos de personal	565.498	514.588
Otros gastos de explotación	1.489.467	1.413.113
Margen EBITDA	**58,8%**	**49,1%**
Ingresos de explotación	5.141.782	4.237.497

Aena S.M.E., S.A. (Miles de euros)	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
DEUDA FINANCIERA NETA	**5.675.752**	**5.791.162**
Deuda financiera no corriente	6.144.641	6.577.780
Deuda financiera corriente	1.752.851	648.786
Efectivo y equivalentes al efectivo	-2.221.740	-1.435.404
EBITDA	**2.681.362**	**1.896.927**
Resultado de explotación	1.945.717	1.174.421
Amortizaciones	735.645	722.506
Ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA	**2,12**	**3,05**

BLOQUE B

Informe de Sostenibilidad

Estado de la Información
No Financiera Consolidado (EINF)



1- Modelo de Gobierno Sostenible → GRI 3-3

Compromiso con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

Operador aeroportuario de referencia

51% de participación por ENAIRE (accionista mayoritario)

ENAIRE

Aena forma parte del Ibex 35.

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

Órganos de Gobierno

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

15 Consejeros (50% independientes)
El Consejo de Administración de Aena está compuesto por 15 miembros. Actualmente, existe una vacante en el mismo debido a la dimisión de una Consejera, por lo que el número total de Consejeros y Consejeras a 31 de diciembre de 2023 asciende a 14

50 % de mujeres en el Consejo de Administración

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

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

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

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

Protección de datos

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

Finanzas sostenibles

Taxonomía de finanzas sostenibles de la UE y divulgación sobre el grado de alineamiento de las actividades económicas de Aena.

Una línea de crédito sindicadas sostenible y dos contratos de préstamos ligados a objetivos ESG.

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

1.1. Detalles organizacionales, estructura de capital y organización

1.1.1. Detalles organizacionales y estructura de la propiedad

(GRI 2-1; 201-4)

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

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

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

73.500.000 acciones: Cotización libre / free float

76.500.000 acciones: Enaire (Administración del Estado)

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

150.000.000 acciones

150.000.000 derechos de votos

Mínimo de acciones para asistencia a la Junta: 1

Accionistas significativos (a 31 de diciembre de 2023)

	% de derchos de voto atribuidos a las acciones			% derechos de voto a través de instrumentos financieros	% de derchos 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	2,841	0,000	2,841	3,416	6,257
The Chidren´s Investment Master Fund	0,000	0,000	0,000	3,416	3,416
Veritas Asset management LLP	3,024	0,000	3,024	0,000	3,024

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

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

1.1.2. Órganos de gobierno

(GRI 2-9; 3-3)

Los máximos órganos de gobierno sobre los que recae la responsabilidad de la gestión, supervisión y control de Aena son la Junta General de Accionistas (JGA) y el Consejo de Administración, que se apoyan a su vez en la Comisión de Auditoría, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática y la Comisión Ejecutiva.

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

Junta General de Accionistas

Consejo de Administración

Comisión de Auditoría (CA)	Comisión de Nombramiento, Retribuciones y Gobierno Corporativo (CNRGC)	Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática (CSAC)	Comisión ejecutiva (CE)

Comité de Dirección Ejecutivo

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

Estatutos Sociales.

Reglamento del Consejo de Administración .

Reglamento de la Junta General de Accionistas.

Reglamento Interno de Conducta en el Mercado de Valores.

Política de Gobierno Corporativo.

Política de selección de miembros del Consejo de Administración.

Código de Conducta.

Código de Conducta de Terceros.

Política de cumplimiento normativo.

Política contra la corrupción y el fraude.

Política del Sistema interno de información y protección del informante.

Protocolo de Prohibición de Represalias de Aena

Procedimiento de Gestión del Sistema Interno de Información y Protección al Informante

Manual del Sistema de Cumplimiento Normativo General.

Política general de comunicación de la información económico - financiera, no financiera y corporativa.

Política de comunicación y contacto con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto.

Política de retribución al accionista.

Política de control y gestión de riesgos.

Política fiscal corporativa.

Política de Sostenibilidad.

Política de relaciones con los Grupos de Interés.

Política de Derechos Humanos.

Política de gestión integrada de calidad, medio ambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo.

Política de seguridad de la información.

Política de datos.

Código de Buen Gobierno de la CNMV.

Guía Técnica 3/2017 sobre Comisiones de Auditoría de entidades de interés público de la CNMV.

Guía Técnica 1/2019 sobre Comisiones de Nombramiento y Retribuciones de entidades de interés público de la CNMV.

Principios de la Red Internacional de Gobierno Corporativo ICGN.

Principios de Gobierno Corporativo de la OCDE.

Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, Ley 6/2023, de 17 de marzo, de los Mercados de Valores y de los Servicios de Inversión, y demás legislación española aplicable.

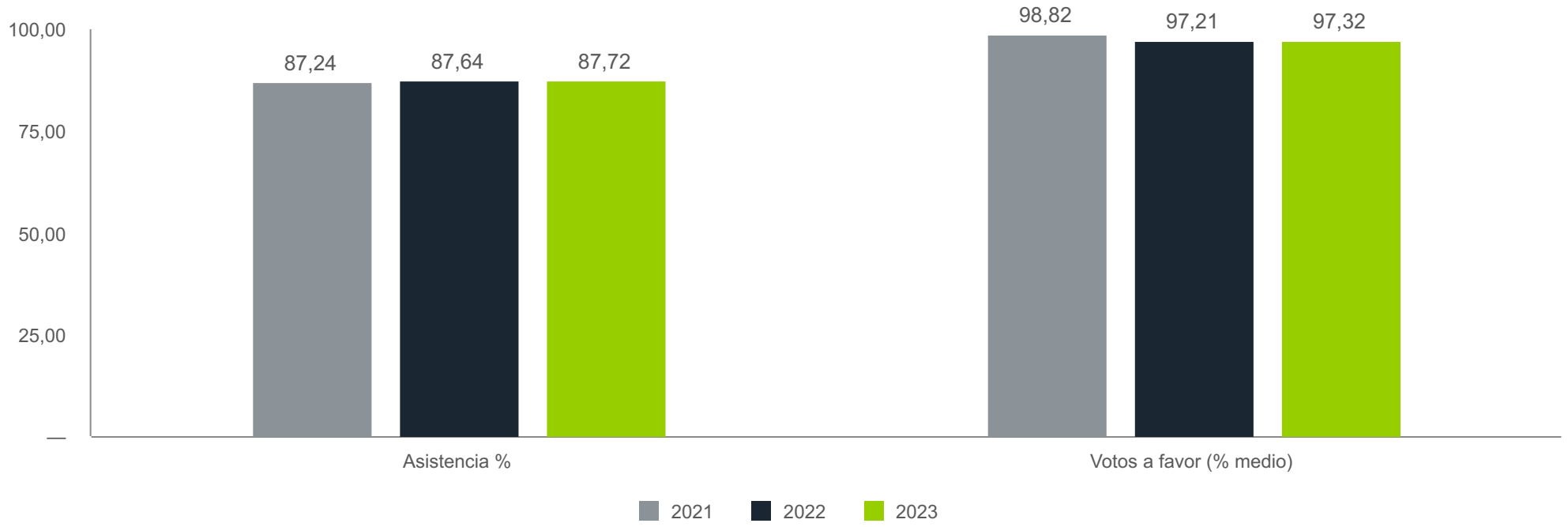
Junta General de Accionistas

(GRI 2-29)

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

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

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



Derechos de los accionistas

One share, one vote

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

Todos los accionistas son tratados en igualdad de condiciones.

Derecho a convocar

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

Derecho a intervenir o solicitar información

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

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

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

Derecho de asistencia

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

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

Junta General de Accionistas 2023 (JGA 2023)[A]

Celebrada el 20 de abril en primera convocatoria (GRI **2-10**; **2-14**; **2-16**; **2-20**)

Mínimo de acciones para la asistencia a la Junta: 1

Asistencia y participación: 87,72% del capital (0,099% más que en 2022)

Porcentaje medio de votos a favor en la aprobación de acuerdos: 97,32% (97,21% en 2022)

Principales características de la JGA 2023

La Junta General de Accionistas se ha celebrado en modalidad mixta, favoreciendo tanto la asistencia presencial como telemática, tal y como se prevé en el artículo 15.8 de los Estatutos Sociales y en el artículo 11.6 del Reglamento de la Junta General de Accionistas de la Sociedad, garantizando el diálogo abierto y la intervención.

La JGA se ha retransmitido en directo en la página web de la Compañía.

Resumen de los acuerdos aprobados por la Junta General de Accionistas 2023

Aprobación por separado de cada uno de los asuntos sometidos

Examen y aprobación del Estado de Información No Financiera (EINF) correspondiente al año terminado el 31 de diciembre de 2022.

Nombramiento del auditor de cuentas externo para los ejercicios 2024, 2025 y 2026.

En lo que respecta a la composición en el Consejo:
- Ratificación de los nombramientos de Dª Mª del Coriseo González-Izquierdo Revilla y D. Tomás Varela Muiña como Consejeros Independientes,
- Nombramiento de Dª Mª Carmen Corral Escribano como Consejera Dominical.
- Reelección de Dª Angélica Martínez Ortega, D. Juan Ignacio Díaz Bidart y Dª Pilar Arranz Notario como Consejeros Dominicales, así como de Dª Leticia Iglesias Herraiz como Consejera Independiente.

Modificación de los Estatutos Sociales para añadir mejoras técnicas en lo que respecta a las facultades indelegables del Consejo de Administración y las reuniones del mismo.

Votación consultiva del Informe Actualizado sobre el Plan de Acción Climática para el año 2022 y el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros para el año 2022,

La Junta General de Accionistas es también el órgano responsable de la aprobación de la información no financiera de Aena como, por ejemplo, la aprobación del Estado de Información No Financiera correspondiente al ejercicio 2022 (99,95% a favor) y la votación con carácter consultivo del Informe Actualizado del Plan de Acción Climática (90,37% a favor) y del Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros (96,79%).

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

Comunicación con accionistas

(GRI 2-29)

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

Los principales principios y compromisos que guían la actuación de Aena con este grupo de interés quedan recogidos en[1]:

- El Código de Conducta, que define los principios en los que Aena debe basar sus relaciones con inversores y accionistas (transparencia, confianza y en el beneficio recíproco sostenible).
- La Política de Comunicación y contactos con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto, que define, entre otros:
  - La competencia del Consejo de Administración en materia de gestión y supervisión al más al más alto nivel de la información proporcionada a los accionistas, inversores institucionales, a los mercados y a los grupos de interés en general, tutelando, protegiendo y facilitando el ejercicio de sus derechos e intereses en el marco de la defensa del interés social de acuerdo a los principios generales, como garantizar la transparencia, veracidad, inmediatez,igualdad, homogeneidad, coherencia, integridad y simetría en la difusión de la información, así como la igualdad de trato en el reconocimiento y ejercicio de los derechos de todos los accionistas que se encuentren en condiciones idénticas.
  - Los principales canales generales de comunicación, entre otros, la web corporativa, la Oficina de Atención a Accionistas e Inversores, etc
- La Política general de comunicación de la información económico-financiera, no financiera y corporativa con el objeto de:
  - Desarrollar principios, generales y específicos, que deben regir la comunicación con los diferentes grupos de interés, como valor estratégico que contribuye a que la Sociedad alcance sus objetivos corporativos y de negocio.
  - Definir los principales canales de comunicación de la información económica-financiera, no financiera y corporativa para maximizar la difusión y calidad de la información a disposición del mercado, los inversores y demás grupos de interés.
- La Política de relaciones con los Grupos de Interés, cuyo objeto es reconocer la importancia de la gestión de los grupos de interés como elemento clave para alcanzar el interés social y desarrollar un modelo de negocio responsable y sostenible y establecer los principios y directrices de dicha gestión, entendiendo como grupos de interés aquéllos colectivos que tienen la capacidad de influir en el logro de los objetivos de la Sociedad o pueden verse impactados por su actividad.
- La Política de retribución al accionista, cuyo objeto es vincular la remuneración del accionista con el beneficio generado por Aena, consistente en la distribución como dividendos de un importe equivalente al 80% del beneficio neto individual de cada ejercicio de Aena.

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

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

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

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

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

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

El Consejo de Administración

(GRI 2-9)

El Consejo de Administración es el máximo órgano de administración y representación Aena, estando facultado para realizar cualquier acto o negocio jurídico de administración o disposición, por cualquier título jurídico, con excepción de los reservados por la ley, los Estatutos Sociales o el Reglamento de la Junta General de Accionistas a la competencia exclusiva de la Junta General de Accionistas[2].

También se constituye como un órgano de supervisión y control, guiado por el interés social de la Sociedad, desempeñando sus funciones con unidad de propósito e independencia de la dirección y dispensando un mismo trato a cada accionista. En este sentido, le corresponde, entre otras competencias[3]:

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

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

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

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

Modificaciones en el 2023
La posibilidad de designar a uno o más Vicepresidentes del Consejo de Administración siendo, preferentemente, al menos uno de ellos, un Consejero Independiente, con el objeto de favorecer el mejor funcionamiento del Consejo de Administración. A este respecto, se llevaron a cabo los siguientes nombramientos:
D. Jaime Terceiro Lomba, Consejero Independiente y Coordinador, como Vicepresidente primero.
D. F. Javier Marín San Andrés, Consejero Ejecutivo, como Vicepresidente segundo, que ejercerá, además como Vicepresidente Ejecutivo de la Sociedad
La incorporación de una competencia reservada del Consejo de Administración en lo que respecta a la supervisión del proceso de elaboración y presentación de la información financiera y del informe de gestión, que incluirá, cuando proceda, la información no financiera preceptiva, tal y como se recoge en el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital .
Respecto al lugar de celebración de las reuniones del Consejo de Administración, en los casos en los que el Consejo de Administración se celebre exclusivamente por medios telemáticos, esto es, sin la asistencia física de ninguno de los Consejeros, la sesión se entenderá celebrada en el domicilio social.

[2] Su composición y funciones se encuentran recogidos en los Estatutos Sociales, el Reglamento del Consejo de Administración Consejeros y las distintas Políticas Corporativas que puedan resultar de aplicación a este respecto, ajustándose, en cualquier caso, a las recomendaciones del Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas de la CNMV. Estos documentos están públicos en la web de la Compañía y el enlace a los mismos se pueden consultar en el capítulo "Enlaces de interés".
[3] Los Consejeros tienen las más amplias facultades para obtener información, conforme a lo establecido en su Reglamento. todo lo relacionado con la Sociedad. Con el fin de ser ayudados en el desempeño de sus funciones, los Consejeros Externos podrán solicitar específicamente a la Sociedad la contratación de asesores y expertos.

Composición, liderazgo e independencia

(GRI 2-11)

A cierre del ejercicio 2023, el Consejo de Administración de Aena está compuesto por 15 miembros, existiendo una vacante con motivo de la reciente dimisión presentada el pasado 29 de noviembre de 2023 por la Consejera Dominical Dña. Pilar Arranz Notario[4].

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

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

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

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

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

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

El Reglamento del Consejo de Administración establece las condiciones necesarias que debe reunir un Consejero para ostentar a la categoría de Independiente. Entre ellas, se establece que no podrán ser elegidos como tal[5]:

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

[4] El pasado 28 de noviembre de 2023, la Consejera Dominical Dña. Pilar Arranz Notario presentó su dimisión como miembro del Consejo de Administración con efectos desde el 29 de noviembre de 2023, produciéndose, asimismo, una vacante, en la Comisión Ejecutiva y en la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática de las que también era miembro.
El 16 de enero de 2024, la Consejera Dominical Dña. Ángela Paloma Martín Fernández presentó su dimisión como miembro del Consejo de Administración con efectos desde el 29 de enero de 2024.
Igualmente, el 17 de enero de 2024, la Consejera Dominical Dña. María Isabel Badía Gamarra presentó su dimisión como miembro del Consejo de Administración con efectos también desde el 29 de enero de 2024, produciéndose, a su vez, una vacante en la Comisión Ejecutiva de la que también era miembro.
Para cubrir las vacantes producidas, el Consejo de Administración, en su reunión de 30 de enero de 2024, aprobó, a propuesta del accionista mayoritario Enaire, el nombramiento por el procedimiento de cooptación de Dña. Beatriz Alcocer Pinilla, D. Ángel Faus Alcaraz y Dña. Ainhoa Morondo Quintano, como Consejeros Dominicales. Dichos nombramientos se aprobaron a reserva de su ratificación y, en su caso reelección por el plazo estatutario de cuatro (4) años, por la Junta General de Accionistas en su primera reunión.
A su vez, en esa misma reunión del Consejo de Administración, se acordó nombrar a Dña. Beatriz Alcocer Pinilla como miembro de la Comisión Ejecutiva y de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, y a Dña. Ainhoa Morondo Quintano como miembro de la Comisión Ejecutiva.
[5] Art. 8.5 del Reglamento del Consejo de Administración.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[A] Consejera Independiente de ACERINOX, S.A y LAR ESPAÑA REAL ESTATE SOCIMI, S.A.

[B] Consejero Independiente de Julius Baer Gruppe AG.

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

Selección, nombramiento, reelección y plan de sucesión de Aena

(GRI 2-10)

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

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

- En relación a la selección de nuevos miembros del Consejo de Administración, el Consejo realiza un análisis de las necesidades de la Sociedad, contando con el asesoramiento e informe de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo (en adelante, CNRGC) que, a su vez, cuenta con la colaboración de asesores externos[6] para los procesos de selección de Consejeros Independientes.
- Las propuestas de selección o de reelección de Consejeros Dominicales y Ejecutivos se presentan por el Consejo de Administración junto con el informe previo de la CNRGC, mientras que las propuestas de selección o de reelección de Consejeros Independientes se presentan por la CNRGC.
- En cualquier caso, la propuesta de nombramiento o reelección de cualquier miembro del Consejo debe ir acompañada de un informe justificativo del Consejo de Administración en el que se valore la competencia, experiencia y méritos del candidato propuesto.
- En las propuestas e informes de la CNRGC, se valora la honorabilidad, idoneidad, solvencia, competencia, experiencia, cualificación, formación, disponibilidad y compromiso de los candidatos y candidatas a miembros del Consejo de Administración. En el caso de que el Consejo de Administración no tenga en cuenta las propuesta e informes de la CNRGC, se justifica en acta las razones que lo motivan.

De conformidad con lo previsto en la Ley y los Estatutos Sociales, las propuestas de nombramiento y reelección de Consejeros se presentan para aprobación en la Junta General de Accionistas[7] o, en caso de nombramiento por cooptación, al Consejo de Administración:

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

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

En 2023, la Junta General de Accionistas:

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

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

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

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

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

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

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

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

Por su parte, la Política de Gobierno Corporativo incluye entre sus principios el de asegurar la sucesión ordenada y planificada del Presidente del Consejo de Administración y del primer ejecutivo de la Sociedad, de modo que no afecte al normal desarrollo de sus actividades, a través de la figura del Consejero Coordinador. La Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo es la Comisión responsable de examinar y organizar la sucesión del Presidente del Consejo de Administración y del primer ejecutivo de la Sociedad, y, en su caso, formular propuestas al Consejo de Administración para que dicha sucesión se produzca de forma ordenada y planificada[8]. Por su parte, el Consejero Coordinador tiene la facultad de coordinar el plan de sucesión del Presidente del Consejo de Administración[9].

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

Diversidad en el Consejo de Administración

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

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

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

- Sea concreta y verificable;
- Asegure que las propuestas de nombramiento o reelección se fundamentan en un análisis previo de las necesidades del Consejo de Administración; y
- Favorezca la diversidad de conocimientos, experiencias, edad y género en el Consejo de Administración[10].

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

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

[8] Art. 24 Reglamento Consejo de Administración.
[9] Art. 15 Reglamento del Consejo de Administración.
[10] Art. 9 del Reglamento del Consejo de Administración.

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

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

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

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

Formación al Consejo de Administración

(GRI 2-17)

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

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

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

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

Evaluación del Consejo de Administración

(GRI 2-18)

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

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

Para la realización de la evaluación de las distintas Comisiones se parte del informe que éstas eleven al Consejo de Administración, y para la de este último, del que le eleva la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo. Actualmente, la evaluación del Consejo y de sus Comisiones se realiza por un consultor externo independiente. Así, de la evaluación realizada se han obtenido las siguientes principales conclusiones[11]:

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

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

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

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

Reuniones del Consejo de Administración

(GRI 2-16)

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

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

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

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

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

Ética Empresarial

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

Impacto de los nuevos combustibles en los aeropuertos

Información no financiera

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

Cambio climático

Aprobación del Informe Actualizado del Plan de Acción Climática 2022

Experiencia del cliente e innovación

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

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

Comisiones de apoyo al Consejo de Administración

(GRI 2-9; 2-12; 2-14)

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

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

El Consejo de Administración cuenta con cuatro Comisiones[12]: la Comisión Ejecutiva, la Comisión de Auditoría, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, y la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática. Las competencias en materia ESG no sólo recaen en ésta última, sino que también el resto de Comisiones tienen competencias relacionadas con ESG y que se detallan a continuación[13].

Comité de Dirección Ejecutivo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Maurici Lucena Betriu
Presidente y Consejero Delegado

Javier Marín San Andrés
Vicepresidente Ejecutivo

María José Cuenda Chamorro
Directora General Comercial e Inmobiliaria

Elena Mayoral Corcuera
Directora General de Aeropuertos

Amparo Brea Álvarez
Directora de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia Cliente

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

Elena Roldán Centeno
Secretaria General y del Consejo de Administración

José Leo Vizcaíno
Director Económico-Financiero

Begoña Gosálvez Mayordomo
Directora de Organización y Personas

María Gómez Rodríguez
Directora de Comunicación

Retribuciones del Consejo de Administración y de la Alta Dirección

(GRI 2-19; 2-20)

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

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

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

En consecuencia de lo anterior, Aena no tiene facultad discrecional para fijar la retribución de sus Consejeros de conformidad con lo dispuesto en el artículo 217 del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital[14].

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

[14] Los Consejeros sólo pueden recibir una retribución máxima por su asistencia a las reuniones del Consejo de Administración. Para más información, consultar en el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros (ver apartado "Enlaces de Interés").
[15] La votación con carácter consultivo del Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros correspondiente al ejercicio 2022, contó con el apoyo de la práctica totalidad de la Junta General de Accionistas, con un porcentaje de voto a favor del 96,79% (95,53%, en 2022).

Retribución de Consejeros [A]

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

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

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

Retribución de Alta Dirección

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

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

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

[A] La información sobre la remuneración del Consejo de Administración se detalla en el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros. Ver en apartado “Enlaces de interés.”

1.2. Cultura y ética corporativa

(GRI 2-1; 3-3)

Aena, por su naturaleza jurídica como sociedad mercantil estatal y sociedad anónima cotizada, está sujeta a un régimen normativo que abarca la regulación pública y la privada[16].

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

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

Todo ello es complementado con una serie de directrices y principios recogidos en las políticas corporativas aprobadas por el Consejo de Administración de Aena, así como en normas internas que ayudan a alinear la gestión de la Compañía con sus objetivos estratégicos, que respaldan la vocación de Aena por el buen gobierno corporativo y contribuyen a ejercer diligentemente el necesario control sobre sus órganos de gobierno y resto de personal, así como, en su caso, de terceros, para prevenir y mitigar cualquier tipo de conducta poco éticas o incumplimientos normativos. Estas directrices y principios son vinculantes para Aena y para las sociedades que forman parte de su grupo, en los términos previstos en el artículo 42 del Código de Comercio[17] (en adelante, "Grupo Aena").

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

[16] Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (Aena Internacional), está presente en Brasil a través de la sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) y la sociedad Bloco do Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB) y, en Reino Unido, a través de la participación en la gestión del Aeropuerto de Londres-Luton, siendo de aplicación la normativa de cada país.
[17] En cada país en el que Aena está presente, se dispone además de normas específicas adaptadas a su propio contexto. En 2023, en Reino Unido las filiales de Aena han adaptado sus normas internas a fin de garantizar su total alineamiento con las la matriz.

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

Documentos internos que componen el Marco de actuación de Aena

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

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

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

1.2.1. Sistema de Cumplimiento Normativo

(GRI 2-23; 3-3)

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

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

En el marco del SCNG, Aena cuenta con una serie de elementos que garantizan una adecuada implantación y seguimiento de la "cultura de cumplimiento[18,19]:

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

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

Partes responsables de la supervisión y el seguimiento del Sistema

(GRI 2-13)

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

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

A través de la Comisión de Auditoría:

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

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

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

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

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

[18] El Sistema de Cumplimiento no está ligado a la remuneración de empleados ni al Sistema de Gestión del Desempeño (SGD) de la plantilla en general. Si bien, en Aena en España y sus filiales en Brasil sí que lo está para los trabajadores que desempeñan funciones en el área de Cumplimiento.
[19] El Procedimiento de Gestión del Sistema Interno de Información y Protección al Informante y el Protocolo de Prohibición de represalias resultan de aplicación a Aena y sus filiales en España. En el Reino Unido, además de las listadas, las filiales de Aena disponen también de otras políticas específicas, como la Política del Canal de denuncias, la Política de Cumplimiento de la Competencia, etc.

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

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

Las sociedades del Grupo Aena no domiciliadas en España disponen de sus propios Órganos de Cumplimiento y mantienen una relación continuada con el OSCC de Aena a través de la Dirección de Cumplimiento de la Sociedad, garantizando una comunicación continuada y el cumplimiento de los principios de independencia, colaboración y coordinación. Sus normas, protocolos, y procedimientos internos se definen en atención a las políticas corporativas de Aena y de conformidad con su normativa local[20].

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

Modelo de control interno de cumplimiento

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

Estas medidas son:

- De prevención, es decir, todas aquellas normativas y políticas internas de la Sociedad, de naturaleza tanto general como específica, que contribuyan a mitigar el riesgo de que se cometan delitos, prácticas no éticas,o incumplimientos normativos en el desarrollo de nuestra actividad.

  En este sentido, todas las direcciones de Aena velan por el cumplimiento de las políticas o reglamentos internos de la Sociedad, e identifican áreas de mejora que permitan implantar o corregir los procedimientos que se consideren convenientes para prevenir los riesgos de incumplimientos normativos en la organización.
- De detección o actuación, que determinan la información que se precisa y el modo de actuar frente a situaciones en las que concurran incumplimientos normativos y/o prácticas contrarias a los valores y principios establecidos en el Código de Conducta aplicable.

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

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

Plan de actuaciones de Cumplimiento en 2023

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

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

[20] En las filiales de Aena en Reino Unido, se ha establecido un Comité de Cumplimiento para establecer los parámetros para las actividades de cumplimiento y monitorear su avance. El Comité se reúne, al menos, una vez cada tres meses y tanto el Comité de Auditoría y Riesgos de las filiales en Reino Unido como el OSCC de Aena reciben informes de sus actividades. Las políticas y prácticas del Grupo son adecuadas, revisadas periódicamente y acordes con las establecidas para la matriz.
En las filiales de Aena en Brasil, se dispone asimismo de un Comité de compliance de Aena en Brasil que reporta a la Comisión de Auditoría. Asimismo, cuentan con políticas y procedimientos propios, alineados con los de Aena, adecuados y revisados de manera regular por su Órgano de Cumplimiento.
Para garantizar el conocimiento de las principales políticas se ha elaborado y difundido entre los empleados un Manual de Normas Internas.

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

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

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

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

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

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

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

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

Garantizar la seguridad de todos como prioridad

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

Fomentar la conducta y el comportamiento ético

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

Política fiscal

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

Gestión de control y comunicación transparente de la información

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

Prácticas anti-lobbying

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

Canal de denuncias

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

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

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

CULTURA BASADA EN LA ÉTICA Y LA INTEGRIDAD

PRINCIPIOS ÉTICOS Y DE BUEN GOBIERNO

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

SISTEMA DE CUMPLIMENTO NORMATIVO

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

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

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

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

DEBIDA DILIGENCIA Y DESARROLLO DE UNA CULTURA ÉTICA Y DE CUMPLIMIENTO

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

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

Ver además información contenida en la imagen "Medidas para la prevención de la corrupción".
(A) En 2023 se ha culminado la ejecución del Plan de actuación propuesto por la Dirección de Auditoría Interna tras la revisión interna del sistema y de la función de cumplimiento. Este plan ha estado encaminado a la subsanación de las incidencias detectadas.

1.2.2 Política de Cumplimiento Normativo

(GRI 2-23, 2-26)

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

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

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

La Política de Cumplimiento Normativo asume los siguientes objetivos específicos:

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

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

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

1.2.3. Código de Conducta

(GRI 2-23, 2-26)

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

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

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

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

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

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

De acuerdo con el deber de comunicación, es responsabilidad de todos los sujetos al Código conocer y respetar las normas internas para prevenir cualquier tipo de incumplimiento. Tanto en España, como en Reino Unido y Brasil, en caso de incumplimiento, se podrán establecer las sanciones correspondientes, en función del régimen disciplinario que resulte, en cada caso, de aplicación[21].

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

Además, en 2023 en España se ha aprobado el Código de Conducta de terceros en el que destaca el respeto de los derechos humanos y laborales, el cumplimiento de los requisitos de seguridad y calidad de los servicios, el compromiso ambiental, las mejores prácticas éticas, el rechazo a la corrupción y cualquier conducta de similar naturaleza, o las conductas relacionadas con la información, tanto si se han llevado a cabo directamente por dichos terceros como a través de otras empresas que puedan formar parte de la cadena de valor de la Compañía[22].

Formación en materia de Código de Conducta

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

- Orientadas a empleados: publicaciones en la newsletter corporativa, sesiones de formación sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo General[23], así como formación especifica para los miembros del OSCC y Alta Dirección sobre el Sistema Interno de Información y Protección al Informante.
- Orientadas a terceros, a través de la difusión en la web corporativa del Código de Conducta, políticas corporativas, incluyendo el Código de conducta de Terceros, la Política del Sistema Interno de Información y Protección al informante, el Procedimiento del Sistema Interno de Información y Protección al Informante y el Protocolo de Prohibición de Represalias.

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

[21] En España, se dispone de la Plataforma del Canal de denuncias “whistleblower software” para comunicar denuncias y consultas y del correo de consultas del órgano de cumplimiento. Igualmente, en Brasil, las filiales de Aena disponen del Canal da ética, así como de un correo electrónico habilitado para tal fin (compliance@aenabrasil.com.br). Por su parte, en Reino Unido, las filiales de Aena disponen del correspondiente Whisteblowing channel. Ver más información a este respecto en el apartado 1.2.10 del presente capítulo.
[22] Se puede consultar más información al respecto en el capítulo 4 del presente informe.
[23] En 2023, 626 empleados han recibido dicha formación.
[24] Incluye a los empleados de BOAB.

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

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

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

1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno

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

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

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

De acuerdo con lo establecido en la Política, ésta es de aplicación a las filiales controladas directa o indirectamente por Aena, adaptando, en su caso, aquellas o de otra índole que sean estrictamente necesarias para compatibilizarlas y cumplir con las disposiciones normativas o regulatorias locales aplicables. Así, en 2023, tanto en Brasil como en Reino Unido, se ha procedido a formalizar la adhesión por los órganos de administración correspondientes a la política revisada, sin perjuicio del desarrollo ulterior en base a las necesidades de cumplimiento legal conforme a la legislación local que sea aplicable[25].

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

Entre los principios recogidos en la Política, destacan:

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

[25] De acuerdo con lo establecido en la Política contra la corrupción y el fraude, ésta es de aplicación a las filiales controladas directa o indirectamente por Aena, adaptando, en su caso, aquellas cuestiones procesales o de otra índole que sean estrictamente necesarias para compatibilizarlas y cumplir con las disposiciones normativas o regulatorias, requisitos que sean aplicables en cada caso, y desarrollando y/o adaptando los principios incluidos en la citada política a las particularidades de su propia naturaleza. En esa línea:
En Reino Unido, las filiales de Aena también disponen de distintas políticas, alineadas con la de Aena en España, (tales como el Código de Conducta local, la Antibribery, Corruption and Conflict of Interests Policy y la Prevention of Facilitation and Tax Evasion Policy) que reflejan la tolerancia cero hacia el fraude, la corrupción y el soborno. Estas políticas, aprobadas al más alto nivel de administración local, están disponibles en LLA Hub.
En el caso de las filiales de Aena en Brasil, la Política anticorrupción y antifraude está publicada en su página web y Sharepoint interno. Esta política es vinculante para todos los empleados y miembros de la junta directiva. La misma muestra el firme compromiso con el rechazo cualquier forma de corrupción, prohíbe ciertas prácticas y establece las medidas de debida diligencia necesarias para prevenir su ocurrencia con respecto a socios comerciales, operaciones comerciales, proveedores y clientes comerciales. También define el papel de los comités de cumplimiento locales en el seguimiento e investigación de posibles infracciones. Las medidas específicas para combatir el fraude, la corrupción y el soborno son las siguientes:
– Procedimientos de diligencia debida realizados por el área de Contrataciones y contando con el apoyo de una empresa externa.
– Procedimiento para identificar a terceros puedan realizar prácticas corruptas, mediante la consulta de registros de empresas de mala reputación del gobierno federal e investigación del tercero.
– Sistema para reportar casos de corrupción, que son causa de despido justificado del empleado y la comunicación de la infracción a las autoridades públicas pertinentes. En caso de materializarse un caso de corrupción en las relaciones con terceros, se prevé la rescisión del contrato con multa e indemnización por daños y perjuicios.

- La máxima consideración y seguimiento de los riesgos asociados al fraude, a la corrupción y al soborno, a través de los correspondientes procedimientos internos y, si así procede, en particular, en todos los relativos a relaciones con terceros[26].
- La implantación de procedimientos o controles de distinta índole para prevenir actuaciones que puedan considerarse un acto de corrupción o un soborno.

En materia de procedimientos de diligencia debida, además de lo establecido con carácter general en el Código de Conducta[27], la política detalla las conductas prohibidas, en los términos previstos en la misma, en relación a regalos y atenciones, gastos, dietas y viajes, pagos de facilitación, contribuciones a partidos políticos, actividades de contenido social, mecenazgo y patrocinio, y libros y registros contables. En todo caso, para garantizar la prevención y control de la corrupción, se adoptan:

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

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

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

(GRI 205-2)

Durante 2023, se han realizado acciones de sensibilización, tanto periódicas, como específicas[28], en materia de prevención de la corrupción y el fraude dirigidos al 100% de los empleados tanto en España como en Brasil y Luton. Lo anterior se ha complementado con la elaboración de una formación específica en materia de lucha contra la corrupción para su impartición en 2024[29]:

- En España, para aquellos trabajadores que se han incorporado en 2023, habiendo participado más de 626[30] (240 en 2022). Asimismo, se ha trabajado en el desarrollo de una formación específica en la materia para su impartición durante el ejercicio 2024 que incluye aspectos relacionados con la política, los principios y las medidas contempladas en la materia, detallando las acciones que integran los delitos de corrupción que generan responsabilidad penal para las empresas.
- En, el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, los trabajadores, al iniciar su actividad, han recibido formación específica en diferentes áreas, entre otras, en anticorrupción y soborno. Adicionalmente, toda la formación está disponible a través del Hub del Aeropuerto (LLA Hub). Como resultado, 300 empleados han completado la formación en 2023 (274 en 2022).
- Por su parte, en las filiales de Aena en Brasil 773 trabajadores (436 en 2022)[31] han recibido formación en anticorrupción y temáticas relacionadas (LGDP, Cumplimiento, Conflicto de Intereses, etc.).

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

[26] A este respecto, el actual mapa de riesgos de cumplimiento de Aena identifica riesgos relacionados con corrupción pública y corrupción en los negocios. Para su mitigación y prevención se han implementado los correspondientes controles, que resultan de aplicación a toda la actividad de la organización. La actividad de control se realiza para todas la operaciones incluidas en su alcance de control.
En las filiales de Aena en Brasil, la gestión de cumplimiento revisa los riesgos de cumplimiento. También se elaborará un mapa de riesgos de cumplimiento para BOAB.
Por último, en Reino Unido, se facilita el cuestionario correspondiente en la materia para la identificación de los posibles riesgos asociados a este respecto.
Adicionalmente a lo anterior:
- Tal y como se recoge en el Manual del Sistema de Cumplimiento Normativo y en el Procedimiento de Control y Gestión de Riesgos de Cumplimiento Normativo de Aena , anualmente se revisan los riesgos de cumplimiento normativo identificados que pueden producirse como consecuencia de las actividades que se desarrollan en Aena, que son evaluados y priorizados según su criticidad: "De acuerdo a la matriz de riesgos y controles de Aena y siguiendo lo que se establece en la legislación penal española, por su actividad Aena, ha identificado el riesgo de corrupción abarca tanto el riesgo de Corrupción pública (incluyendo Cohecho, Corrupción pública transnacional, Tráfico de influencias, Financiación ilegal de partidos políticos y Malversación), como el riesgo de Corrupción en los negocios. Los criterios para determinar la materialidad y significancia (criticidad) de los riesgos de cumplimiento se establecen de acuerdo a la metodología de evaluación de los riesgos de Aena. Una vez implantados los controles y medidas necesarios, se determina el nivel de gestión del riesgo, en función de la existencia de controles generales y específicos, la suficiencia de los controles y la eficacia de los mismos.
- En lo que respecta al Reino Unido, el riesgo de corrupción y soborno se registra en la propia matriz de riesgos del equipo legal, que se revisa trimestralmente. El riesgo de soborno y corrupción también se señala en la matriz de riesgos legales y regulatorios de las filiales de Aena en Reino Unido que se revisa anualmente.
- En Brasil cada sociedad de Aena elabora/revisa el mapa de riesgos de incumplimiento normativo anualmente, donde se incluye, de conformidad con la legislación local, el riesgo de de corrupción y soborno, contando con controles. La matriz de riesgos de cumplimiento se actualiza anualmente. Asimismo, se dispone de controles asociados.

[27] En especial, en sus apartados: 4.12 (Corrupción y soborno de miembros de entidades públicas o privadas. Regalos, comisiones o facilidades de crédito), 4.13 (Actividades políticas o asociativas), y 4.16 (Proyectos de contenido social y patrocinios).
[28] Comunicación conjunta a sociedades del Grupo por parte del Presidente y los responsables locales de cumplimiento normativo en filiales, webinar en Brasil, píldora informativa en España sobre el tratamiento de los regalos)
[29] En Reino Unido, los trabajadores reciben formación específica en diferentes áreas al iniciar su actividad (entre otras, en anticorrupción y soborno). En Brasil, como fue previamente indicado, 757 trabajadores han recibido formación sobre el Sistema de Cumplimiento, el Código de Conducta, anticorrupción y fraude, etc.
[30] Formación sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo, que incluye aspectos específicos sobre la prevención de la corrupción.
[31] Incluye los empleados de BOAB.

Comunicaciones en materia de corrupción y soborno

(GRI 205-3)

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

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

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

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

Medidas para la prevención de la corrupción

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

Según el tipo de operación y/o grupo de interés (*)

(*)El Comité de Dirección Ejecutivo de Aena podrá desarrollar criterios por los que, de acuerdo con criterios comúnmente admitidos en la comunidad internacional, se consideren que determinadas operaciones o inversiones sean de alto riesgo. Si una operación cumple con estos estándares, se informará específicamente a los órganos de decisión de la Compañía en los informes de propuesta de operación para que tengan en cuenta la circunstancia a la hora de autorizar la actividad. De aprobarse la operación, se dejará constancia clara de ello y se darán a conocer las medidas mitigadoras adoptadas, en su caso.

Regalos y atenciones o invitaciones comerciales o de entretenimiento

Está prohibida la recepción y la entrega, promesa u ofrecimiento de cualquier clase de regalo, atención o invitaciones comerciales o de entretenimiento a cualesquiera autoridades o funcionarios públicos o miembros de entidades privadas, siempre que por su frecuencia, características o circunstancias pudieran ser interpretados por un observador objetivo como realizados con la voluntad de afectar al criterio imparcial del receptor

Contribuciones políticas

Las contribuciones políticas quedan estrictamente prohibidas.
La vinculación, pertenencia o colaboración con partidos políticos o con otro tipo de entidades, instituciones o asociaciones con fines públicos que excedan los propios de Aena, así como las contribuciones o servicios a los mismos, deberán hacerse de manera que quede claro su carácter personal y se evite cualquier involucración de Aena, durante el tiempo libre y sin la utilización de los recursos de Aena.

Actividades de contenido social, mecenazgo y patrocinio

Aprobación y autorización debida de acuerdo con las regulaciones aplicables, y nunca pueden usarse como cobertura para pagos ilegales que violen el Código de Conducta.

Libros y registros contables

Llevar libros, registros y cuentas que contengan todos los detalles necesarios y reflejen adecuadamente las operaciones y disposiciones de activos de la organización.

Seguir las normas y principios contables con exactitud e integridad y tener procesos y controles internos adecuados para garantizar que la contabilidad y los informes financieros son completos, fiables y cumplen todos los requisitos legales aplicables.

Mantener la documentación precisa, apropiada y con un detalle razonable para dar cobertura a todas las transacciones realizadas, guardando custodia.

Prohibición estricta del uso o registro deliberadamente incorrecto, omisivo o secreto de cuentas, fondos o activos de Aena con intención de defraudar o incumplimiento.

Operaciones societarias

Máxima diligencia y análisis y valoración de todas las implicaciones y riesgos, evaluando:

Marco jurídico del sector y país en el que opera la entidad.

Accionistas y de la entidad.

Correcta constitución y funcionamiento de la entidad.

Correcta gestión de los registros contables y financieros y societarios

De cumplimiento normativo.

Inclusión de cláusula anticorrupción.

Pagos de facilitación

Los pagos de facilitación quedan estrictamente prohibidos.

Debe evitarse cualquier actividad que pudiera llevar un pago de facilitación realizado o aceptado por Aena o en nombre de ésta o que pudiera sugerir que dicho pago pueda ser realizado o aceptado.

Proveedores, clientes comerciales, representantes y agentes comerciales – transacciones comerciales

Medidas para verificar la cualificación e integridad de cada proveedor y cliente antes de iniciar relaciones comerciales vinculantes, cuando se considere conveniente por la Unidad proponente de la relación comercial, siempre teniendo en cuenta la normativa de contratación que sea de aplicación en cada caso.

Inclusión de la cláusula anticorrupción en todos los contratos y pliegos que se firmen con terceros.

Proceso de diligencia debida para agentes comerciales y representantes legales.

Los agentes no podrán recibir ninguna contraprestación hasta después de haber firmado el correspondiente contrato y los pagos se realizarán según los procedimientos internos establecidos en Aena.

Socios

Acreditar una reputada actuación en el sector y una trayectoria de comportamiento ético reconocida.

Evaluación por parte de Aena a través del procedimiento adecuado, atendiendo a cuestiones tales como el tipo de transacción a realizar, el tipo de acuerdo o contrato a suscribir, la identidad del tercero o sus accionistas, la jurisdicción, etc. con el objeto de asegurar que el tercero es digno de confianza y, en consecuencia, que no realiza actividades que puedan implicar riesgos, perjuicios económicos o comprometer la reputación y la buena imagen de Aena.

Proceso de debida diligencia con los socios.

Contar con protocolos y controles anticorrupción, e inclusión de cláusulas anticorrupción.

En el caso de que se aprecien riesgos adicionales, proceso de diligencia debida reforzada con el objeto de realizar averiguaciones de mayor profundidad y alcance y se establecerán las medidas adicionales que, en su caso, se consideren oportunas.

Funcionarios y autoridades públicas

Cumplimiento de los valores, principios y normas de conducta

La abstención de actuar o tratar con funcionarios o autoridades públicas en caso de conflicto de interés.

La supervisión y verificación de la veracidad e integridad de la información aportada a las Administraciones Públicas.

La adecuada conservación y custodia por la persona asignada al efecto, de toda la documentación intercambiada con el sector público.

Otras medidas para hacerlo efectivo

Contemplar de manera adecuada los riesgos asociados al fraude, a la corrupción y al soborno, concretamente todos los relativos a relaciones con terceros, en los procedimientos internos de Aena y en los Sistemas de gestión de riesgos.

Promover su conocimiento y respeto a través de una difusión adecuada y de programas específicos de formación.

Recepción de consultas de empleados. Gestión de consultas y reporte directo al OSCC.

Presentación de la correspondiente denuncia en el Canal de denuncias.

Análisis interno (OSCC) y externo (empresa externa, cuando se considera procedente por el OSCC) de las denuncias recibidas.

Difusión interna y externa de la Política; las medidas de control en la contratación con proveedores, clientes comerciales y representantes, así como en las operaciones corporativas.

Auditorías internas y externas.

1.2.5. Procedimiento de Operaciones Vinculadas

(GRI 2-15)

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

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

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

Entre otras cuestiones, este Procedimiento detalla los siguientes aspectos:

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

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

1.2.6. Conflictos de interés

(GRI 2-11; 2-15)

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

- En el Reglamento del Consejo de Administración:
  - De acuerdo con el deber de diligencia, los miembros del Consejo de Administración deberán subordinar, en todo caso, su interés particular al interés de la Sociedad, quedando obligados, entre otras cuestiones, a expresar su oposición ante cualquier decisión presentada al Consejo de Administración que sea contraria a la ley, a los Estatutos Sociales, al Reglamento o al interés social, solicitando la constancia en acta de dicha oposición. En particular, los Consejeros Independientes y demás Consejeros a los cuales no afecte el potencial conflicto de interés deberán expresar su oposición en el caso de que se trate de decisiones que puedan afectar negativamente a los accionistas que no estén representados en el Consejo de Administración.

- Para cumplir con el deber de lealtad y el deber de no competencia, ningún miembro del Consejo de Administración podrá desarrollar actividades por cuenta propia o cuenta ajena que le sitúe en un conflicto permanente con los intereses de la Sociedad. Asimismo, deberá abstenerse de participar en la deliberación y votación de acuerdos o decisiones en las que el Consejero o una persona vinculada al mismo tenga un conflicto de interés, directo o indirecto, salvo aquellos acuerdos o decisiones que le afecten en su condición de administrador o en los casos previstos en la ley, como en la aprobación de operaciones vinculadas con la entidad dominante. Asimismo, deberán comunicar al Consejo de Administración cualquier situación de conflicto, directo o indirecto, que pudieran tener con el interés de la Sociedad y, en caso de conflicto, el Consejero afectado se abstendrá de intervenir en la operación a que el conflicto se refiere.

- En el Procedimiento de gestión de Conflictos de Intereses, cuyo objeto es establecer los procedimientos de actuación de Aena en materia de prevención de conflictos de interés en los que pueden encontrarse los miembros del Consejo de Administración y accionistas, así como sus respectivas personas vinculadas, de conformidad con lo dispuesto en la normativa societaria y regulatoria vigente y en el sistema de Gobierno Corporativo de Aena. Igualmente, es objeto de este Procedimiento la actuación en materia de prevención de conflictos de interés tanto de los miembros del equipo directivo de Aena como de los Consejeros de la misma que tengan la consideración de Alto Cargo de la Administración General del Estado, sujetos a la Ley 3/2015 de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del Alto Cargo de la Administración General de Estado.
- En el Código de Conducta, en el apartado 4.15 sobre conflictos de interés e incompatibilidades, se indica específicamente que, ante una situación de potencial conflicto de interés, las Personas Sujetas al Código deberán actuar siempre en el cumplimiento de sus responsabilidades, con lealtad, honestidad y en defensa de los intereses de Aena, dejando de lado sus intereses personales a expensas de los de Aena y de intervenir o influir en la toma de decisiones afectadas por el conflicto de Aena y de intervenir o influir en la toma de decisiones afectadas por el conflicto de interés. Asimismo, las Personas Sujetas al Código de Conducta deben informar por escrito al OSCC del posible conflicto de interés en el que se encuentre incurso, y no podrán realizar en ningún caso operaciones ni actividades que supongan o puedan suponer un conflicto de interés, sin la autorización previa y escrita del citado Órgano de cumplimiento.
- La Instrucción General sobre Conflicto de Interés, que aprueba el OSCC para los miembros de la Alta Dirección[32] con el objetivo de fijar directrices para la gestión, control y comunicación de los posibles Conflictos de Interés de sus máximos responsables funcionales, completando lo previsto en el Código de Conducta.
- En el Reglamento de funciones del Sistema de Cumplimiento Normativo General de Aena se regula el posible conflicto de interés para el OSCC e integrantes de la Dirección de Cumplimiento.
- En el Procedimiento de Gestión del Sistema Interno y Protección al Informantese establece el modo de operar ante cualquier situación en la que la objetividad de quien ha de tomar decisiones sobre una comunicación, información o denuncia pueda estar comprometida por su relación con el informante, con la persona denunciada, o con los hechos denunciados.

Asimismo, en España, se ha publicado una píldora informativa sobre conflictos de interés para concienciar a los trabajadores.

En Reino Unido, los conflictos de intereses del personal y los conflictos de intereses generales (por ejemplo, adjudicar contratos a aquellos en los que existe un conflicto) están incluidos en la Política de anticorrupción, fraude y conflicto de interés. Asimismo, se incorpora control sobre conflicto de intereses en los procesos de licitación.

Por su parte, en las filiales de Aena en Brasil se realiza una due diligence de proveedores a través del cual se recaba información sobre personas políticamente expuestas y potenciales conflictos de interés[33]. Asimismo, durante 2023 y dentro de las actuaciones de difusión y sensibilización desarrolladas, se ha impartido formación específica en materia de conflicto de interés orientada a las áreas comercial y de contrataciones. La formación más general sobre conflictos de interés se incluye en la formación general a todos los empleados en materia del Código de Conducta.

1.2.7. Medidas específicas contra el blanqueo de capitales

(GRI 2-23; 2-26; 3-3)

La Política contra la Corrupción y el Fraude de aplicación al Grupo Aena incluye medidas de diligencia debida en sus relaciones con los socios enfocadas a prevenir la corrupción en todas sus formas, entre ellas el blanqueo de capitales.

En este sentido, Aena celebrará transacciones con socios, que hayan acreditado una reputada actuación en su sector y tengan una trayectoria de comportamiento ético reconocida. Además, el tercero deberá ser convenientemente evaluado por Aena a través de un procedimiento de diligencia debida, con el objeto de asegurar que el tercero es digno de confianza y, en consecuencia, que no realiza actividades que puedan implicar riesgos, perjuicios económicos o comprometer la reputación y la buena imagen de Aena; atendiendo a cuestiones tales como:

- El tipo de transacción a realizar,

[32] Resulta de aplicación en el ámbito de Aena y de las sociedades íntegramente participadas por Aena y domiciliadas en España.
[33] Para contratos con riesgos de corrupción, es decir, donde hay interacción con organismos públicos, o con valores significativos. Actualmente se está desarrollando un procedimiento para estandarizar este flujo.

- El tipo de acuerdo o contrato a suscribir,
- La identidad del tercero o sus accionistas, la jurisdicción, etc.

En todo caso, a través del proceso de diligencia debida se determinará:

- La identidad de la contraparte y de sus administradores de hecho o de derecho, y;
- La identidad del titular real, entendiéndose por tal al que lo es en virtud de lo dispuesto en la normativa vigente (artículo 4.2 de la Ley 10/2010, de 28 de abril) en materia de prevención del blanqueo de capitales, y de la financiación del terrorismo, y la actividad económica en el seno de la cual se establece la correspondiente relación de negocio.

Cualquier transacción, contrato, acuerdo o acuerdo financiero está prohibido por Aena si existen buenas razones para pensar que podría implicar un comportamiento poco ético o corrupto. Sólo los socios que hayan establecido una reputación de comportamiento ético y desempeño sólido en el mercado completarán transacciones con ellos. A través de un proceso de debida diligencia que examina, entre otras cosas, el tipo de transacción a realizar, se puede evaluar fácilmente a terceros (socios, agentes comerciales y representantes).

Asimismo, tanto en España como en Brasil, en el marco del sistema de control interno de la información financiera y del sistema de cumplimiento, se establecen medidas específicas que coadyuvan en el control en la lucha contra el blanqueo de capitales. En Brasil, además, se realizan formaciones en la materia. En Reino Unido, las filiales de Aena se han adherido a la Política contra la corrupción y el fraude de Aena, y cuenta con una política fiscal aprobada en línea con la de Aena, a través de las cuales se regulan las medidas 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.

1.2.8. Registro Europeo de Transparencia y lobby

(GRI 2-28; 415-1)

Desde el año 2016, Aena está inscrita en el Registro Europeo de Transparencia, informando periódicamente sobre sus actividades y los recursos atribuibles a las actividades cubiertas por el mismo[34].

En concreto, entre las principales propuestas legislativas o políticas de la UE objeto de interés para la Compañía, caben citar la política de transporte aéreo, medio ambiente, seguridad, derechos de los pasajeros, relaciones exteriores, competencia, servicios en tierra, horarios de vuelos, cielo único Europeo, comercio, ayudas, etc[35].

En este marco, Aena ha firmado el código de conducta del Registro de Transparencia, siendo obligatorio para poder estar inscrito en el mismo.

Tal y como declara, Aena es miembro del Consejo Internacional de Aeropuertos Europeos (ACI Europa), Consejo integrado por asociaciones aeroportuarias nacionales, socios empresariales y centros educativos, que colaboran de forma activa para garantizar una comunicación bidireccional y una defensa activa de los intereses legislativos, técnicos, medioambientales, de los pasajeros y comerciales, entre otros. En concreto, en ACI Europa se abordan cuestiones como la capacidad y las franjas horarias aeroportuarias, la mejora de la conectividad aeroportuaria, la liberalización de la aviación y las relaciones exteriores, el servicio al cliente, la gobernanza y gestión del cambio aeroportuario, de los aeropuertos regionales y la empresa Cielo Común Europeo y SESAR. Asimismo, ACI Europa participa activamente en el fomento de la acción por el clima en el sector aeroportuario.

Adicionalmente a lo anterior, Aena es miembro y participa en asociaciones industriales, asociaciones empresariales y grupos de trabajo específicos, en las diferentes áreas de actividad.

Según lo indicado en el Código de Conducta y la Política Contra la Corrupción y el Fraude, se prohíbe expresamente hacer donaciones o aportaciones a partidos políticos, federación, coalición o agrupación de electores con cargo a recursos de la Sociedad; y la vinculación, pertenencia o colaboración con los mismos o con otro tipo de entidades, instituciones o asociaciones con fines públicos que excedan los propios de Aena, así como las contribuciones o servicios a los mismos, deberán hacerse de manera que quede claro su carácter personal y se evite cualquier involucración de Aena, durante el tiempo libre y sin la utilización de los recursos de Aena. Como resultado, en el ejercicio 2023 no se ha realizado ninguna contribución a partidos políticos.

Las contribuciones políticas quedan estrictamente prohibidas por parte del Grupo Aena

En lo que respecta a Reino Unido y Brasil, cabe también mencionar que las filiales de Aena no realizan contribuciones destinadas a prácticas de *lobbying*.

[34] En marzo de 2023 se llevó a cabo la última actualización de la información en el citado Registro. Tal y como se puede comprobar en la página web, el número de identificación en el Registro es 141532321289-19.
[35] Hasta la fecha, un profesional de Aena participa a tiempo parcial en las actividades descritas en el registro, habiendo dedicado entre 10.000 - 24.999 € a las mismas.

1.2.9. Competencia desleal[36]

(GRI 206-1)

Con el objetivo de promover una cultura ética corporativa y de cumplimiento y el respeto a la normativa de defensa de la libre competencia, en Aena, los aspectos relacionados con la protección de la competencia desleal están integrando en el sistema de cumplimiento. En este sentido, las direcciones garantes realizan controles adecuados, siendo estos supervisados por la Dirección de Cumplimiento.

La Política de Derechos Humanos de Aena recoge el compromiso de evitar cualquier tipo de conducta relacionada con la competencia desleal.

Adicionalmente a lo anterior, en España, las condiciones impuestas en el DORA actúan como garante para evitar cualquier conducta relacionada con la competencia desleal, en lo que respecta a la fijación de precio. Así, el documento fija los criterios para la determinación anual de las tarifas aeroportuarias para el período 2022-2026, evitando en cualquier caso la celebración de acuerdos anticompetitivos.

Asimismo, en lo que respecta a contratos con proveedores y otros terceros, Aena está sujeta a lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014. La norma contiene una serie de medidas para responder a situaciones en las que existan pruebas suficientes de colusión ilegal durante el procedimiento de contratación[37], en cuyo caso, se daría traslado a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) o a la autoridad autonómica de competencia correspondiente.

En 2023 se ha impartido capacitación al Consejo de Administración de la Compañía en materia de cumplimiento de salvaguardias mínimas sociales, incluyendo aspectos relativos a los requerimientos en materia de competencia

En Reino Unido, las filiales de Aena disponen de la Política de Cumplimiento en materia de competencia que refleja su compromiso por el desarrollo de sus actividades comerciales con el máximo nivel de integridad y en consonancia con todas las leyes aplicables, incluida la ley de competencia. Además de incluir de forma expresa el rechazo y la prohibición de cualquier acuerdo que pueda impedir, restringir o falsear la competencia, la norma hace referencia a la responsabilidad de no abusar de ninguna de las formas de su posible posición dominante en el mercado[38].

En Brasil, las filiales de Aena materializan el compromiso establecido en la materia mediante la implementación de una serie de controles orientados a prevenir posibles riesgos asociados con prácticas de competencia desleal. Esto incluye:

- La adopción del procedimiento de la Norma de Contratación local , que implica la aprobación de propuestas bajo criterios competitivos establecidos.
- Los valores para la transferencia de áreas se determinan en base al promedio del mercado, con la autoridad de aprobación correspondiente (ya sea la junta o el consejo).
- La publicación en el sitio web cuando se trata de servicios con un alcance significativo en el mercado.

A través de los canales de denuncias habilitados por la Compañía en los correspondientes países en los que opera[39], cualquier tercero puede informar sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción, entre ellas las relativas a competencia desleal y prácticas monopolísticas.

Durante el ejercicio 2023, y al igual que en 2022, no se han abierto o finalizado procedimientos en contra de Aena en España, Reino Unido y Brasil por prácticas anticompetitivas, ni se ha recibido ninguna comunicación al respecto a través de los canales habilitados para tal fin.

[36] Tal y como se reportó en el Informe de Sostenibilidad - EINF 2023, con fecha 20 de febrero de 2020 el Juzgado de lo Mercantil emplazó a Aena a contestar la demanda presentada por Ryanair DAC en la que interesa la declaración de nulidad de una penalización impuesta por Aena a Ryanair, que asciende a 9.000 €, cuantía inmaterial para la Organización, la declaración de nulidad de la cláusula contractual donde se establece la penalización y la devolución de la cantidad impuesta. La declaración de nulidad de la cláusula cuestionada se sustenta en que había sido impuesta mediante abuso de posición dominante. La celebración del juicio estaba previsto el 1 de marzo de 2023; no obstante, se aplazó y tuvo lugar el 8 de enero de 2024. Aena ha sostenido en todo momento, que el fundamento de la pretensión de la Demandante no es una cuestión de abuso de posición dominante, sino la oposición a que se le impusiera la correspondiente penalización y, por tanto, una cuestión contractual. Aena considera que, para conocer de esta cuestión, deben ser competentes los tribunales de la jurisdicción civil y así lo ha puesto de manifiesto en el momento procesal oportuno.

[37] Tal como se define en la Ley 15/2007 de 3 de julio sobre protección de la competencia en su artículo 1.

[38] Esta política, junto con el resto de normas, se encuentra disponible en la plataforma LLA Hub.

[39] Ver apartado a continuación “1.2.10. Canal de denuncias”.

1.2.10. Canal de denuncias[40]

(GRI 2-16; 2-26; 205-3; 406-1)

Las sociedades del Grupo Aena ponen a disposición de terceros canales de comunicación a través de los cuales poder informar, denunciar o hacer consultas sobre infracciones del Código de Conducta, incumplimientos de la normativa interna y del sistema de cumplimiento normativo, infracciones penales o administrativas, del derecho laboral en materia de seguridad y salud en el trabajo y cualesquiera acciones u omisiones que puedan constituir infracciones del Derecho de la Unión Europa.

A este respecto, durante 2023, en España, Aena tras la entrada en vigor de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción, se ha implantado un Sistema Interno de Información y Protección al Informante[41]. En el marco de este Sistema, se han desarrollado un conjunto de procedimientos y políticas internas enfocados a poner a disposición de los informantes y, en su caso, adaptar, los canales específicos de comunicación, y garantizar su protección.

Durante 2023, Aena ha adaptado su SCNG para dar respuesta a los requerimientos previstos en la Ley 2/2023 y garantizar la protección de los informantes en los términos previstos en la Ley 2/2023. Además, se han llevado a cabo acciones periódicas de comunicación interna y se ha actualizado el Canal de denuncias en la web corporativa para facilitar su acceso

Así, para garantizar la comunicación tanto para el personal de Aena como para terceros, y con el fin de fomentar el diálogo y escucha activa dentro de la cultura de cumplimiento normativo y ética como elemento base del Sistema Interno de Información, en España, Aena pone a su disposición:

- Canal de denuncias: plataforma online accesible en la web corporativa de Aena en una sección separada y fácilmente accesible.
- Correo postal dirigido al Responsable del Sistema Interno de Información de Aena, con domicilio social en la Calle Peonías, 12, 28042 (Madrid).
- La posibilidad de comunicar cualquier conducta de manera verbal mediante la petición por parte del informante de una reunión presencial, con el Responsable del Sistema Interno de Información o persona delegada por éste, dentro del plazo máximo de siete días.

El OSCC, a través de la Dirección de Cumplimiento, supervisa y gestiona las comunicaciones recibidas garantizando:

- La confidencialidad, la independencia, la protección de datos y el secreto de las comunicaciones.
- La posibilidad de presentación y tramitación de comunicaciones anónimas.
- La ausencia de toda represalia, sanción o consecuencia desfavorable para el informante.
- La gestión adecuada del conflicto de interés.
- El respeto a los derechos de los denunciados, en especial, el derecho a la intimidad, el derecho de tutela judicial y defensa, el derecho a que se le informe de las acciones u omisiones que se le atribuyen, el derecho a ser oído en cualquier momento, el derecho a la presunción de inocencia y el respeto al honor de las personas afectadas.

Todas las informaciones, denuncias y consultas recibidas se tratan de forma segura y confidencial, asegurando la integridad de la información y el tratamiento de los datos personales y, en su caso, la gestión adecuada de los posibles conflictos de intereses.

La gestión y tramitación de las informaciones se hace conforme a lo establecido en el Procedimiento de Gestión del Sistema Interno de Información y Protección al Informante[42] y cuenta con las medidas de protección de los informantes previstas en el Protocolo de prohibición de represalias de Aena. Asimismo, las comunicaciones relacionadas con acoso laboral, y acoso sexual y por razón de sexo de se tramitarán de conformidad con lo dispuesto sus procedimientos específicos[43].

En el caso de infracción, se impondrán las medidas disciplinarias de acuerdo con la normativa de aplicación y las estipuladas según el Código de Conducta:

- Para los empleados, de acuerdo con el I Convenio Colectivo del Grupo de empresas de Aena, en el artículo 97 sobre sanciones que podrán imponerse, en función de la calificación de las faltas (leves, graves y muy graves).

[40] Pueden consultarse los enlaces a los canales de denuncia que Aena pone a disposición de los terceros en cada uno de los países en los que opera en el capítulo “Enlaces de interés” de este documento.
[41] En España disponible para la recepción de denuncias de Aena S.M.E, S.A, SCAIRM y ADI.
[42] El procedimiento de gestión de las comunicaciones que entran a través del Canal de Denuncias se recoge en el Procedimiento de gestión del Sistema Interno de información y Protección del Informante, público para todos los grupos de interés a través de la web de Aena.
[43] Para más información, ver Capítulo 5 del presente informe.

- Para los miembros del Consejo de Administración, se les aplicará a estos efectos lo dispuesto en el Reglamento del Consejo de Administración y la normativa que les sea de aplicación.
- Para los trabajadores que estén vinculados a Aena mediante un contrato de Alta Dirección, se les aplicará a estos efectos lo dispuesto en los contratos que regulan su relación con Aena, así como en la normativa que les sea de aplicación.

Durante el 2023, se han realizado acciones de sensibilización sobre el canal de denuncias para los empleados de Aena en España, entre ellas, sobre el tipo de denuncias que se pueden comunicar (infracciones del Código de Conducta, en materia de seguridad y salud en el trabajo, acoso laboral, sexual, etc), las garantías que ofrecen, etc. Asimismo, se ha presentado de forma periódica información al respecto a los Órganos de Gobierno.

Por su parte, en Reino Unido, las filiales de Aena disponen de una política específica de denuncias de conductas irregulares, *Whistleblowing Policy*, que establece el proceso y el procedimiento a seguir por parte de los sujetos a la misma, en caso de detectar cualquier irregularidad[44].

Entre los canales habilitados para tal fin, se encuentran habilitados:

- El Canal ético (EthicsPoint), para reportar cualquier asunto de forma anónima. Este canal es gestionado por un tercero.
- Línea de reporte Navex.
- La comunicación directa con el gerente, el Whistleblowing Officer; el Consejo General, el responsable de recursos humanos, o el CEO.
- Un servicio telefónico externo confidencial gestionado por una empresa externa (asesor legal).

En Brasil, las filiales de Aena disponen de un canal específico propio, el Canal de Ética, cuyo funcionamiento, así como del procedimiento a seguir en caso de recepción de denuncia por conducta irregular, está establecido en su respectivo Procedimiento de Gestión del Canal Ético, que ha sido revisado durante este año para adaptarlo a las exigencias derivadas de la adhesión a la Política del Sistema Interno de Información y Protección del Denunciante. A través de este procedimiento, se garantiza la confidencialidad de la identidad de los denunciantes, así como el derecho de defensa y la presunción de inocencia de las personas investigadas.Además de lo anterior, se pueden dirigir denuncias de esta naturaleza a través del correo electrónico **compliance@aenabrasil.com.br**.

El Comité de Cumplimiento de cada una de las sociedades de Aena en Brasil, junto con el apoyo técnico del gerente de cumplimiento, es el órgano al que debe debe dirigirse cualquier comunicación de esta naturaleza, quien se encargará de asegurar que todas las denuncias recibidas son analizadas de forma independiente.

Al igual que en España y Reino Unido, en 2023, en las filiales de Aena en Brasil se han promovido acciones de sensibilización sobre el canal de ética y la denuncia de conductas irregulares para los empleados.

En 2023 se han tramitado en Aena 81 comunicaciones (16 en España, 6 en Reino Unido y 59 en Brasil[45]) – 21 comunicaciones más que en 2022, cuando se recibieron 24 en España, una en Reino Unido y 35 en Brasil- a través de los canales de denuncias correspondientes[46]. Aena tiene el compromiso de resolver todas las comunicaciones recibidas.

En ninguna de las filiales del Grupo Aena las denuncias recibidas han dado lugar a la apertura de procedimientos penales, civiles o de cualquier otra naturaleza judicial, ni a la imposición de sanciones.

[44] Normas disponibles en la intranet para todos los usuarios.
[45] De las 59 denuncias recibidas en las filiales de Aena en Brasil, quince son relativas a acoso laboral. Dos de ellas están incluidas bajo la categoría “Respeto por las personas” y trece en la categoría “Respecto por la legalidad y principios éticos”.
[46] Referido a las denuncias cerradas tras concluir la investigación.
El dato de denuncias tramitadas en España es 16, que se refiere a las cerradas tras concluir la investigación: (5 denuncias de 2022, 11 denuncias de 2023).
No se han cuantificado en la tabla denuncias de acoso laboral porque no hay ninguna cerrada recibida a través del canal de denuncias. No se recogen en la tabla las denuncias de acoso recibidas a través de otras vías. En concreto, por otras vías, se ha archivado una denuncia de acoso laboral por desistimiento del informante.
Al cierre del ejercicio, se han implementado medidas en relación a 12 comunicaciones, correctivas o de mejora en función de que se haya constatado algún incumplimiento o no, de las cuales, se ha cerrado el seguimiento de la implementación de las medidas de 5 comunicaciones. Las restantes 4 comunicaciones no han dado lugar a la implementación de medidas.

		España					Brasil					Luton				
			Status y acciones					Status y acciones					Status y acciones			
2023	Total 2023	Nº	Planes de remediación implementados	Incidentes no sujetos a acciones	Incidentes revisados	Planes de remediación implementados con resultados revisados a través de procesos rutinarios de revisión de gestión interna	Nº	Planes de remediación implementados	Incidentes no sujetos a acciones	Incidentes revisados	Planes de remediación implementados con resultados revisados a través de procesos rutinarios de revisión de gestión interna	Nº	Planes de remediación implementados	Incidentes no sujetos a acciones	Incidentes revisados	Planes de remediación implementados con resultados revisados a través de procesos rutinarios de revisión de gestión interna
Respeto por las personas	**39**	3	2	0	0	1	35	18	17	0	0	1	1	0	0	0
Discriminación por orientación sexual	**1**	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otro tipo de discriminación	**3**	3	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Profesionalidad, responsabilidad y cooperación en el trabajo	**4**	3	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
Uso responsables de recursos	**1**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Salud y seguridad en el trabajo	**2**	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Relaciones con clientes, proveedores y otros partners	**3**	0	0	0	0	0	2	1	0	1	0	1	0	1	0	0
Corrupción y fraude	**3**	1	1	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Imagen y reputación corporativa	**1**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0
Conflicto de interés e incompatibilidades	**7**	0	0	0	0	0	7	0	6	0	1	0	0	0	0	0
Confidencialidad y autenticidad de la información	**1**	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Protección de datos	**1**	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Respecto por la legalidad y principios éticos	**15**	2	0	1	0	1	12	4	8	0	0	1	0	0	1	0
	81	**16**	**7**	**4**	**0**	**5**	**59**	**25**	**32**	**1**	**1**	**6**	**2**	**2**	**2**	**0**

1.2.11. Protección de datos

(GRI 3-3)

El Grupo Aena cuenta con un modelo de cumplimiento en materia de protección de datos y privacidad que se basa en el respeto del derecho fundamental a la protección de datos y a la privacidad, el cual se recoge tanto en el Código de Conducta como en otros documentos de manera formal.

En el Código de Conducta, la Política de Seguridad de la Información, la Política de Derechos Humanos y otros documentos el Grupo Aena formaliza su compromiso con el respeto fundamental a la protección de datos y la privacidad.

Este modelo se basa en la Política de Seguridad de la Información, pilar básico para el tratamiento seguro de la información de Aena, cuyo objetivo es la protección eficiente y dinámica de la información mediante un enfoque preventivo, detectivo y reactivo. Sus directrices, han sido definidas de acuerdo con el estándar ISO 27001 que establece un marco de referencia de seguridad reconocido internacionalmente. Este marco de seguridad se soporta en un conjunto de procesos, normas, procedimientos y herramientas de seguridad implantados para los activos de seguridad a través de los cuales se desarrolla un Sistema de Gestión de Seguridad de la Información.

Esta Política es de aplicación al Grupo Aena, siendo de obligado cumplimiento para el Consejo de Administración, los directivos y, en general, a todas las personas trabajadoras del Grupo Aena, sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad o ubicación geográfica. Sin perjuicio de lo anterior, las filiales domiciliadas fuera de España podrán realizar las adaptaciones necesarias a la Política para el cumplimiento del derecho local que le sea de aplicación

El Grupo Aena dispone de diferentes políticas enfocadas a garantizar la privacidad de los diferentes tipos de usuarios, disponibles online[47]:

- Política de Privacidad para Accionistas e Inversores.
- Política de privacidad para usuarios de las instalaciones aeroportuarias, así como a los usuarios de la web.
- Políticas de Privacidad para Empleados.
- Política de privacidad del personal de empresas colaboradoras.
- Política de Cookies

A través de estas políticas, se describe cómo se procesan los datos personales de cada uno de los colectivos y se les informa del tratamiento de sus datos personales. Así, entre otras cuestiones, informan del grupo responsable o responsable del tratamiento de los tipos de datos tratados, las finalidades de dicho tratamiento, las bases legales para dicho tratamiento, los plazos de conservación y supresión, las cesiones o comunicaciones de transferencia a terceros y, en su caso, las transferencias internacionales de datos y las garantías necesarias para su realización, cómo ejercer sus derechos reconocidos ante el responsable, y cómo contactar con el Delegado de Protección de Datos. Cuando se utilizan decisiones automatizadas se da la información adecuada sobre las mismas y sus características.

Se garantiza que los datos únicamente serán utilizados para las finalidades informadas y durante los plazos de conservación definidos, y que los distintos interesados serán informados del tratamiento de sus datos personales a través de las correspondientes cláusulas informativas y/o políticas de información de privacidad en el momento en que se recogen los datos de ellos

Teniendo en consideración que las conductas relacionadas con la información se encuentran entre las pautas de actuación de Aena, cualquier incumplimiento de esta naturaleza puede dar lugar a la imposición de sanciones disciplinarias.

[47] Además de estas, en España, se dispone de otras políticas específicas enfocadas a garantizar la protección de los usuarios de los diferentes servicios. Por ejemplo, condiciones generales de utilización de la aplicación móvil Aena y política de privacidad o la Política de Privacidad del Sistema Biométrico.

Roles y gobernanza en materia de protección de datos

Para garantizar el cumplimiento de las normas internas en Aena, se han establecido una serie de roles que intervienen en el cumplimiento en materia de protección de datos de carácter personal. Así, se ha nombrado un Comité de Protección de Datos, un Delegado de Protección de Datos (DPD o DPO) y la Unidad Central de Protección de datos[48].

Las Direcciones Corporativas de Aena participan en el Comité de Protección de Datos, que también tiene implicaciones en la materia y actúa con carácter consultivo y de apoyo.

En Brasil, ANB cuenta con un Programa de Gobernanza para la protección de datos personales. De acuerdo al mismo, el Responsable de Protección de Datos coordina la implementación del Programa en todos los aeropuertos, con el apoyo del Comité de Protección de Datos y de los responsables focales de Privacidad de cada Aeropuerto, asignando objetivos claros y supervisando y evaluando su desempeño en la fase de implementación. Por su parte, se establece la responsabilidad de todos los empleados en la plena aplicación del Programa, así como el deber constante de cumplir los principios y directrices de protección de datos[49]. En cuanto al BOAB, está pendiente de hacerse el mapeo de datos personales, el cual comenzará en 2024. La ciberseguridad de estos aeropuertos ya está siendo llevada a cabo por el área de TIC.

[48] Su función principal es la de velar por el cumplimiento de la legislación vigente en materia de protección de datos, realizando las tareas de mantenimiento y actualización del Registro de Actividades de Tratamiento, implantación de las medidas de seguridad, coordinación de las auditorías, internas y externas, en la materia, asesoramiento al resto de la corporación, contestación de requerimientos de la Agencia Española de Protección de Datos (AEPD) o la atención a los ejercicios de derechos que cualquier ciudadano puede solicitar ante Aena. El punto de contacto con la Unidad Central de Protección de Datos se realiza a través del correo ocpd@aena.es, y con el Delegado de Protección de Datos, en la dirección: dpd@aena.es
En Reino Unido, las filiales de Aena disponen de un Responsable de Protección de Datos propio.
En ANB, se dispone de un Responsable de Protección de Datos y un Comité de Protección de datos.

[49] Actualmente, el programa de Gobernanza de la Protección de Datos está implantado en ANB, aunque las adaptaciones documentales y la gestión de terceros pueden utilizarse para BOAB. Durante 2024 se llevará a cabo el mapeo de datos personales (ROPA) para BOAB. En cualquier caso, las actuaciones en materia de ciberseguridad ya está siendo desarrolladas por el departamento de TIC.

Modelo de cumplimiento en materia de protección de datos y privacidad

Código de Conducta: recoge el respeto al derecho fundamental a la protección de datos y privacidad

Compromiso formal al más alto nivel

Política de Seguridad de la Información

Aprobada por	Consejo de Administración
Disponible en	Intranet corporativa España, Reino Unido, y Brasil (Sharepoint) y web corporativa (todos los usuarios)(A)
Alcance	Incluye, a consejeros, directivos y, en general, a todos los empleados del Grupo Aena sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica, empresas contratadas, empresas colaboradoras y clientes y, más en general, a toda persona que tiene acceso a la información y/o sistemas de la organización así como a todas las infraestructuras físicas (edificios, aeropuertos, etc.). A su vez, es aplicable a todos los sistemas de información de Aena, independientemente de la tecnología que la soporte y a todo tipo de información creada o utilizada como soporte de los negocios de Aena, independientemente de su formato o medio de almacenamiento
Principales características	Define el modo de acceso, la utilización, la custodia y la salvaguarda de los activos informáticos, garantizando siempre la integridad, confidencialidad, disponibilidad, autenticidad y trazabilidad específica sobre los sistemas críticos de la información de Aena, respetando el marco legal vigente y cumpliendo fielmente las directrices, procedimientos y normativa de acceso que se establezcan. Incluye las principales pautas en lo que respecta al dimensiones de información, tratamiento de la información, uso de los recursos, control de acceso a los activos de información, protección y seguridad a los activos de información. En consecuencia, prohíbe la divulgación, duplicación, modificación, destrucción, mal uso, robo y acceso no autorizado a información propiedad de Aena o de otras empresas y personas que le haya sido confiada, debiéndose acceder solo a aquella información necesaria para el desempeño de sus funciones.

Conjunto de procedimientos, guías y medidas

Para garantizar que todos los activos de información estén adecuadamente protegidos, limitando su uso a los fines de los procesos para los cuales están destinados y asegurando que el acceso a ellos esté controlado, este conjunto es aplicable a administradores, directores y empleados, así como así como a todas las personas físicas y jurídicas que tengan relación con la Compañía.

Mecanismos para informar a los interesados de la privacidad de sus datos

	Política de Privacidad de Datos de Empleados (B)	Política de Privacidad para usuarios de las instalaciones aeroportuarias y de la página web corporativa	Política de Privacidad del personal de empresas colaboradoras (C)	Política de Privacidad para Accionistas e Inversores
Disponible en	Intranet corporativa	Webs corporativas para todos los usuarios, proveedores y clientes	Web corporativa, para todos los empleados de empresas colaboradoras	Web corporativa
Países	España y Reino Unido	España, Reino Unido y Brasil	España y Brasil	España
Principales características	Incluyen información sobre: • Quién es el responsable del tratamiento de los datos personales. • Naturaleza de los datos tratados. • Finalidades para las que se van a utilizar los datos personales. • Cómo ejercer los derechos de acceso, de rectificación, de supresión oposición, de limitación al tratamiento, de portabilidad, exclusión y de no ser objeto de decisiones individuales automatizadas. • Plazo de conservación de los datos. • A quién se comunican los datos (divulgación a terceros). • Medidas de seguridad sobre los datos. • Mecanismos establecidos para que el usuario pueda escalar temas relacionados con la privacidad de datos, como por ejemplo la manera de poder contactar con el Delegado de Protección de Datos.			

(A) Ver apartado "Enlaces de interés."
(B) En España, Reino Unido y Brasil, las filiales del Grupo Aena introducen cláusulas en el contrato de trabajo de los empleados que tienen como objetivo informar sobre los datos personales recogidos y el tratamiento realizado sobre los mismos, así como aportar información de contacto con el fin de ejercer los derechos establecidos por la normativa local aplicable. La cláusula queda firmada por los empleados, quienes conservan una copia.
(C) Los pliegos de contratación incluyen cláusulas específicas en materia de protección de datos aplicable a los terceros.

Medidas para garantizar la privacidad. Riesgos.[50]

Aena dispone de un sistema de gestión para el cumplimiento de la normativa aplicable en materia de protección de datos que incluye un conjunto de normas, procedimientos, instrucciones y guías, así como procedimientos para la atención de los derechos de los interesados, metodologías para la realización de análisis de riesgos para garantizar la protección los derechos y libertades de los interesados, análisis de nuevos tratamientos de datos personales que surjan y elaboración de las correspondientes evaluaciones de impacto en protección de datos personales.

A este respecto, se dispone de una metodología de análisis de riesgos de privacidad que aplican a los tratamientos de datos de carácter personal. De esta manera, se lleva a cabo un seguimiento de los posibles riesgos y los impactos asociados a los nuevos productos o servicios que requieren el tratamiento de datos personales (“privacidad desde el diseño”) y ante cualquier evento que pueda provocar un cambio significativo en un tratamiento existente, y se establecen medidas diferentes para su tratamiento. Este proceso se revisa periódicamente con el fin de perseguir la mejora continua y resulta de aplicación a todas las actividades de tratamiento de datos personales realizadas en beneficio de las distintas partes interesadas, incluidos los empleados, accionistas, clientes y proveedores.

Por tanto, todo tratamiento de datos de carácter personal debe pasar por un proceso de identificación de los riesgos para garantizar los derechos y libertades de los interesados, una valoración de dichos riesgos, en base a su probabilidad de ocurrencia y su impacto, y aplicar los correspondientes controles y medidas, tanto técnicas como organizativas, para reducir el nivel de riesgo a unos niveles tolerables, todo ello, de acuerdo a las guias y normas elaboradas por la Autoridad de Control.

En el Reino Unido, el análisis de riesgos se gestiona por parte de las filiales de Aena de múltiples maneras dependiendo del aspecto específico de la regulación en el que se esté centrando la atención. Esto incluye, entre otros, lo siguiente:

- Revisión de la nueva actividad de procesamiento propuesta.
- Revisión de cambios en la actividad de procesamiento existente.
- Revisión periódica de las actividades de tratamiento existentes.
- Revisión del nuevo sistema/plataforma.
- Revisión de nuevos encargados del tratamiento de datos de terceros.

Actualmente, los acuerdos de intercambio de datos se tienen en cuenta en todos los compromisos identificados de encargados de tratamiento de datos de terceros para salvaguardar la transferencia y la actividad de tratamiento posterior que llevan a cabo bajo las instrucciones del Aeropuerto de Londres-Luton. La intención es aprovechar este proceso emitiendo a todos los encargados de tratamiento externos propuestos una evaluación de protección de datos antes de la entrada en funcionamiento.

Una vez que se han completado las evaluaciones para cada una de las actividades enumeradas anteriormente, cualquier riesgo identificado se documenta y se asignan tareas de mitigación a las partes relevantes para que las completen antes de volver a revisarlos.

La aprobación se otorga en los casos en los que no se identifican riesgos o, después de la mitigación, los riesgos se reducen a un nivel aceptable.

En Brasil, los riesgos relacionados con la privacidad y la protección de datos se encuentran identificados en el mapa de riesgos de cumplimiento, con las correspondientes medidas de mitigación. Asimismo, para la filial ANB existe un Programa de Gobernanza de Protección de Datos con acciones orientadas a:

- Comunicaciones mensuales.
- Capacitación estándar obligatoria.
- Webinar interno.
- Actualización de ROPA.
- Cláusulas contractuales.
- Evaluación de terceros.
- Política de Seguridad de la Información.
- Política de Privacidad.

En cuanto a la filial BOAB, está pendiente el mapeo de datos personales.

[50] De acuerdo con la Política de Control y Gestión de Riesgos de la Compañía, los riesgos relacionados con la seguridad de los datos y el cumplimiento se incluyen en la categoría de riesgos denominados "legales y de cumplimiento". Dado que el Mapa de Riesgos de la Compañía incorpora el modelo de gobierno, supervisión y revisión, es de aplicación a todos ellos el mismo modelo de gobierno. El Consejo de Administración establece el nivel de riesgo aceptable y define, actualiza y aprueba la Política de Control y Gestión de Riesgos utilizada por Aena. Posteriormente, el Comité de Dirección de Aena actualiza anualmente el mapa de riesgos bajo la supervisión del Comité de Auditoría a partir de los datos suministrados mensualmente por las distintas direcciones corporativas. El Código de Conducta de Aena establece que el incumplimiento de la legislación en materia de protección de datos puede dar lugar a la imposición de sanciones disciplinarias conforme a la legislación laboral en España en caso de infracción.

Medidas para garantizar el cumplimiento de la normativa. Auditorías

Aena desarrolla un programa de auditorías internas y revisiones "in situ" para la identificación de posibles fallos en materia de protección de datos y la implementación de recomendaciones. Todo ello enfocado a reforzar el nivel de cumplimiento de la normativa de protección de datos.

Como muestra de ello, en 2023, se han llevado a cabo un total de 5 revisiones "in situ" en España (3 en 2022), habiéndose detectado 53 deficiencias (34 en 2022) para los cuales se han desarrollado planes de acción. El Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, planea introducir auditorías internas periódicas in situ en 2024[51].

Cultura corporativa en materia de protección de datos personales

Durante 2023, y con la misión de fomentar una cultura de protección de datos personales, se han llevado a cabo una serie de acciones formativas y de sensibilización en la materia que, en España, han contribuido a la capacitación de 4.679 empleados (988 empleados en 2022) y en Reino Unido de 231 (304 empleados en el 2022). Cabe destacar, que en Brasil se imparte formación a toda la plantilla con el fin de difundir y dar a conocer el Programa de Gobernanza en Protección de Datos y, en 2023, 448 empleados (542 hasta 2022) han recibido formación sobre la Ley General de Protección de Datos brasileña (LGPD). Además, el área de TIC local lleva a cabo formaciones específicas en materia de controles de acceso y mejoras de seguridad.

Asimismo, en España los empleados son equipados con una serie de materiales e información general al respecto (planes de divulgación, procedimientos, guías, etc.) a través del portal de protección de datos publicado en la intranet. En las filiales de Aena en Brasil[52] esta labor se realiza mediante el envío de comunicaciones internas a este respecto.

Además, en España, los Coordinadores de Protección de Datos del Grupo Aeroportuario participan periódicamente en videoconferencias donde el Delegado de Protección de Datos aborda los problemas más pertinentes que hayan surgido y aborda las dudas o preguntas que puedan tener los Coordinadores. En 2023, se han celebrado un total de 7 (16 en 2022). Por su parte, en Brasil se ha realizado una videoconferencia en la materia en 2023. Por último, cabe destacar la distribución periódica de píldoras divulgativas en materia de protección de datos, tanto en España como en Brasil, durante todo el año[53].

En Aena, en 2023 se han recibido 5 requerimientos de información de la Autoridad de Control en materia de protección de datos, y se ha detectado una brecha de seguridad de datos personales que se ha notificado a la Autoridad de Control y al interesado.

Indicadores sobre Protección de Datos (GRI 418-1)

	2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Total de casos identificados de filtraciones, robos o pérdidas de datos de clientes (nº)	0	0	0	0	1	0	0	1
Vulneraciones de la normativa de protección de datos y notificados al usuario (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Vulneraciones de datos personales (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Clientes afectados (nº)	0	0	0	0	1	0	0	1
Reclamaciones recibidas por terceras partes y corroboradas por la organización en material de protección de datos (nº)	0	0	0	0	0	0	0	0
Reclamaciones de autoridades regulatorias en material de protección de datos (nº)	1	0	0	1	5	0	0	5

[51] En Brasil, el área TIC ha implementado actuaciones en ciberseguridad en consonancia con las directrices del Grupo Aena, además de normativa interna, recursos de doble protección, comunicaciones, pruebas, etc. No obstante, no se ha realizado ninguna auditoría. Tampoco se han realizado auditorías de esta naturaleza en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido. Si bien, en 2022 se realizaron 44 revisiones y se detectaron 23 deficiencias.
[52] Asimismo, en Brasil se han llevado a cabo videoconferencias realizadas por una consultoría externa, abordando el tema de eliminación y saneamiento de datos personales.
[53] Actuación no desarrollada en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido.

1.3. Transparencia fiscal

Enfoque fiscal

(GRI 207-1)

El Consejo de Administración de Aena aprobó la estrategia fiscal en 2017 recogida en la Política Fiscal Corporativa, como órgano responsable de la misma, de acuerdo a lo establecido en su Reglamento [54]. La visión de la estrategia fiscal se resume en gestionar los asuntos fiscales de una manera trasparente, proactiva y responsable con todos los grupos de interés con el objetivo de cumplir con la legislación tributaria minimizando el riesgo reputacional, haciéndola compatible con la creación de valor para el accionista.

Este compromiso queda recogido formalmente en la Política Fiscal Corporativa de la Sociedad, aprobada por el Consejo de Administración, siendo aplicable al Grupo Aena, y tiene como objetivo asegurar el cumplimiento de la normativa tributaria aplicable, atendiendo al interés social de la Compañía, y procurar una adecuada coordinación de la política fiscal seguida por las demás entidades controladas por Aena, evitando riesgos e ineficiencias fiscales en la ejecución de las decisiones financieras y de explotación. Así, las filiales de Aena en Reino Unido y Brasil adoptan esta política, comprometiéndose en todo momento al cumplir la legislación aplicable a su actividad y sus obligaciones fiscales, así como a la asunción de las mejores prácticas fiscales, asumidas por Aena, entre ellas el seguimiento de las recomendaciones y directrices de la OCDE en esta materia.

En el Reino Unido, las sociedades del Grupo que operan en el Aeropuerto de Londres-Luton se encuentra adherido a la Política Fiscal Corporativa del Grupo

Gobernanza fiscal

(GRI 207-2)

El Consejo de Administración es el órgano responsable de la determinación de la política de control y gestión de riesgos, incluidos los fiscales. Por su parte, la Comisión de Auditoría se erige como órgano responsable de revisar y supervisar determinadas políticas corporativas, entre las cuales se encuentra la mencionada Política Fiscal Corporativa[55].

El responsable de la Dirección Económico-Financiera informa al Consejo de Administración, al menos dos veces al año, coincidiendo con la formulación de Cuentas Anuales, así como con la presentación del Impuesto sobre Sociedades, de las políticas fiscales aplicadas, así como de las operaciones con impacto fiscal relevante.

Asimismo, entre las competencias de la la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática se encuentran las de comprender, promover, orientar y monitorear los objetivos, planes de acción, prácticas y políticas de la compañía en materia ambiental y social, procurando que las mismas tengan adecuadamente identificados e incluidos principios fiscales responsables, responsabilidades, objetivos y estrategias, etc.

Para alcanzar los ODS es fundamental el respeto y cumplimiento de las obligaciones establecidas y los compromisos asumidos en materia fiscal.

Entre los principios de actuación de la Política de Sostenibilidad, que toman como referencia los principios recogidos en el Pacto Mundial de las Naciones Unidas y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, se incluyen el de garantizar la aplicación de los principios y prácticas tributarias responsables definidos en la Política Fiscal Corporativa y el Código de Conducta de Aena.

Control y gestión de riesgos

(GRI 2-26; 207-2)

En el mapa de riesgos de la Compañía se integran los riesgos fiscales bajo la categorización de riesgos "legales y de cumplimiento", estando sujetos de esta manera al modelo de gestión, seguimiento y revisión de riesgos de la Compañía. En base a la información recibida mensualmente de los distintos departamentos corporativos, se lleva a cabo actualización anual del mapa de riesgos bajo la supervisión de la Comisión de Auditoría[56].

Adicionalmente a lo anterior, tanto en España como en Reino Unido y Brasil, en el marco del sistema de control interno de la información financiera y del sistema de cumplimiento, se establecen medidas específicas enfocadas a prevenir y mitigar cualquier tipo de riesgo que pudiera estar relacionado con las prácticas de evasión fiscal.

[54] La Estrategia Fiscal puede consultarse en el capítulo “Enlaces de interés.” Actualmente no se ha definido una periodicidad/frecuencia específica para la revisión de dicha Estrategia. Si bien, la Política fiscal es revisada anualmente, habiendo sido la última revisión el día 19 de diciembre de 2023.
[55] El Presidente de la Comisión de Auditoría informa al Consejo sobre los aspectos tratados en las diferentes reuniones de la Comisión, entre los que se incluyen, si procede, los aspectos relativos a la contribución fiscal de la Compañía.
[56] Adicionalmente, en el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, los riesgos fiscales se evalúan continuamente con asesores fiscales especializados. Cualquier riesgo relacionado se añadirá al Registro de Riesgos del Grupo y, si procede, será posteriormente tratado en el Comité correspondiente, de acuerdo a lo descrito a la Política de riesgosen vigor.

Al igual que con el resto de asuntos, cualquier tercero puede dar a conocer a través del canal de denuncias cualquier conducta irregular y acto contra la ley, políticas y procedimientos de Aena, incluyendo las relacionadas con los aspectos fiscales y tributarios.

En materia de jurisdicciones no cooperativas, y de acuerdo con la Política Fiscal Corporativa, la Compañía no constituye sociedades ni realiza operaciones en paraísos fiscales con la finalidad de eludir sus obligaciones fiscales. De esta manera, Aena no tiene presencia, ni desarrolla ninguna actividad en aquellos territorios calificados como paraísos fiscales de acuerdo con la normativa española que resulta de aplicación.

Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal

(GRI 207-3)

Con el fin de respetar la legislación fiscal de cada jurisdicción en la que Aena desarrolla su actividad y reducir en nivel de riesgo, la Compañía procesa los asuntos fiscales en un marco de transparencia, proactividad y responsabilidad con sus grupos de interés,[57] asegurando que sus operaciones sean consistentes con la creación de valor.

Aena está adherida al Código de Buenas Prácticas Tributarias, desde 2017, y presenta el Informe de Transparencia Fiscal en línea con el compromiso de la Compañía en materia de fiscalidad responsable. Asimismo, ha sido reconocida como una de las 13 empresas del IBEX 35 premiada en el ejercicio 2023 con el sello "t", que otorga la Fundación Haz, reflejando la transparencia de la Compañía en materia fiscal.

En el marco de la Política Fiscal Corporativa de la Compañía, el Grupo incluye los principios de transparencia, confianza mutua y honestidad en sus relaciones con las autoridades fiscales, proporcionando la información y documentación solicitada en el menor tiempo posible y con la mayor cobertura. En esta línea, la Compañía publica en las Cuentas Anuales y en la web corporativa la contribución tributaria total, así como los impuestos satisfechos en las distintas jurisdicciones donde opera a través de sociedades controladas.

Asimismo, de acuerdo con el principio de integridad, recogido en la Política Fiscal Corporativa, la Compañía garantiza la observancia de la norma tributaria, así como el mantenimiento de una relación cooperativa y de buena fe con las distintas Administraciones Tributarias. En esta línea, la Compañía se compromete a la total colaboración con las Organizaciones Tributarias en cualquier procedimiento.

[57] A través de los mecanismos de comunicación y diálogo descritos en el apartado "Relación con Grupos de interés", contenido en el "Enfoque del documento", Aena se comunica de forma activa con todos sus grupos de interés para tratar todos aquellos asuntos que consideren incluyendo, en su caso, los relativos a las prácticas tributarias y fiscales de la Compañía"

1.3.1. Contribución fiscal

(GRI 201-4, 207-4)

La contribución fiscal[58] del Grupo Aena en el ejercicio 2023 ha ascendido a 902,20 M€ (526,5 M€ en 2022). Los impuestos soportados ascendieron a 735,7 M€ (455,7 M€ en 2022), siendo el más importante el impuesto sobre beneficios que sumó 433,3 M€.

La contribución fiscal en el ejercicio 2023 se reparte entre los 37,4 M€ de impuestos pagados en Reino Unido (4,1 % sobre el total) -32,5 M€ en 2022-, los 834,9 M€ en España (92,5 % sobre el total) -469 M€ en 2022-, y los 29,9 M€ en Brasil (3,3 % sobre el total) -24,9 M€ en 2022-.

Indicadores en materia fiscal (GRI 207-4, 201-4)

Jurisdicciones tributarias donde Aena tenga participaciones	Ingresos de transacciones intragrupo con otras jurisdicciones fiscales	Beneficio antes de impuestos	Impuestos retenidos y pagados en nombre de los empleados	Impuestos recaudados de los clientes en nombre de una autoridad fiscal	Posiciones fiscales inciertas significativas	Deuda intraempresarial	Impuestos sobre el beneficio de las sociedades pagados (criterio de caja)	Gasto contable del Impuesto sobre beneficio/pérdidas de las sociedades (excluir el impuesto diferido sobre beneficios y las provisiones para posiciones fiscales inciertas)	Otros impuestos o pagos a gobiernos
2023									
España	16,5	1.869,3	220,9	-0,5	-	19,8	414,4	454,5	153,2
Reino Unido	-	41,9	6	5,9	-	-	17,9	12,8	7,6
Brasil	-	158,6	10,9	14,9	-	-	1	53,4	4,1
2022									
España	11,7	1.110,9	192,03	-42,2	-	30	165,1	236,8	145,1
Reino Unido	-	16,2	3,9	13,7	-	-	8,9	6,3	6
Brasil	-	59,2	8,1	14,6	-	-	2,2	20,2	-

[58] Todos los datos relativos a la contribución fiscal de Aena han sido incluidos en las Cuentas Anuales y, por tanto, verificados por un auditor externo. Asimismo, con respecto a las subvenciones públicas recibidas por Aena, puede consultarse el detalle en las Cuentas Anuales. Adicionalmente, en lo que respecta a la información de Reino Unido, el Grupo London-Luton Airport reporta la información fiscal en sus Cuentas Anuales que son igualmente auditadas por un tercero independiente.

1.4. Sostenibilidad: pilar de la gestión de Aena

(GRI 2-22)

El rol del Grupo Aena en materia económica y social y el impacto que ejerce sobre el entorno en los que opera, ponen de relieve la importancia de la sostenibilidad en su gestión, como aspecto transversal a la misma.

Los objetivos en materia de Sostenibilidad se encuentran incluidos en el Plan Estratégico 2022-2026 de la Compañía lo que reafirma los sus compromisos adquiridos en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030.

La Compañía adapta sus líneas de acción a las principales regiones en las que opera, compartiendo, en algunos casos, objetivos comunes. Así, en España, en 2021 se aprobó la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas (ODS) y en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, su homólogo, la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 (Responsible Business Strategy).

En Brasil, se continua trabajando en la elaboración de un Plan Estratégico en materia de sostenibilidad, lo que incluye la vertiente ambiental y social, alineado con los principales objetivos corporativos y adaptado a las necesidades del entorno en el que opera.

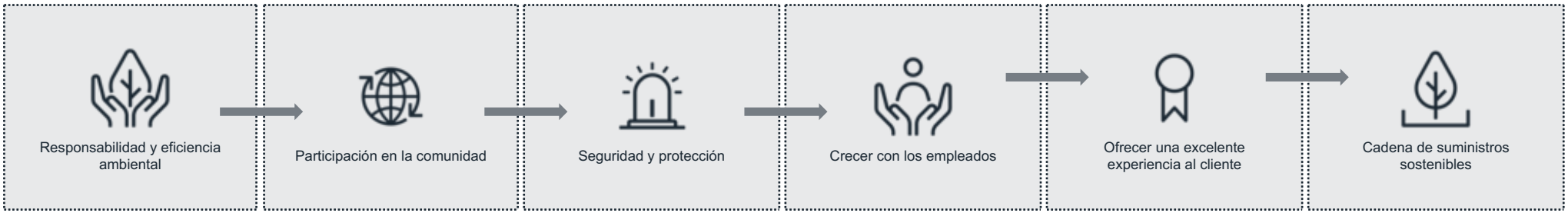
Con la mira puesta a la consecución de esta hoja de ruta, la Compañía configura su modelo de gobierno para garantizar su efectividad y correcto desarrollo, cara a afrontar los principales desafíos y retos ESG.

Los nuevos retos y las nuevas exigencias ambientales y sociales, con el consecuente impacto económico, en ningún caso constituyen un freno en el compromiso de Aena con la sostenibilidad. Más bien al contrario, se erigen como una oportunidad para reforzar su hoja de ruta en un nuevo contexto en el que priorizar los desafíos ESG, identificar las oportunidades de crecimiento asociadas y afianzar aún más la sostenibilidad en la estrategia de la compañía se consideran elementos clave.

Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y Plan Estratégico Aena 2022-2026

- 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 (Aeropuesto de Londres-Luton)



1.4.1. Política de Sostenibilidad

La Política de Sostenibilidad, aprobada en 2021 y actualizada en 2023, define y establece los principios, compromisos, objetivos y estrategia a seguir por el Grupo Aena para llevar a cabo su actividad, optimizando la contribución al desarrollo sostenible, y creando valor a largo plazo a lo largo de toda su cadena de valor, mediante un comportamiento ético y transparente. También define y establece los mecanismos de supervisión y control para garantizar la consecución de los mismos.

En este sentido, la Política, que resulta de aplicación al Grupo Aena, constituye el marco interno de referencia con el que la Compañía reafirma su compromiso con la creación de valor a largo plazo para todos sus grupos de interés, velando por que su actividad se desarrolle de acuerdo con un conjunto de valores, principios, criterios y actitudes que promuevan un desarrollo social y medioambiental sostenible.

Entre sus principios de actuación se encuentran el de integrar la sostenibilidad en todas las áreas y niveles organizativos, trasladando esta cultura a todos los grupos de interés, velando por la gestión sostenible y el alineamiento con los objetivos de sostenibilidad social y ambiental a lo largo de toda la cadena de valor.

Compromiso Explícito con la Sostenibilidad	
Política de Sostenibilidad, aplicable a aplicación a Aena en España y a cualquiera de las sociedades integradas en su grupo (en los términos establecidos en el artículo 42 del Código de Comercio)	**Estrategia de Sostenibilidad: 5 programas estratégicos**
• Integrar la sostenibilidad en todas las áreas de negocio y niveles organizativos de la Sociedad. • Integrar el proceso de debida diligencia en materia de sostenibilidad en todos los procesos de la Sociedad. • Mantener un compromiso firme con la calidad y la gestión ambiental. • Asumir la lucha contra el cambio climático como prioridad estratégica. • Análisis y gestión de los riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático. • Minimizar los impactos ambientales (cambio climático, calidad del aire, gestión del ruido, gestión del agua y vertidos, afección a la biodiversidad y gestión de residuos peligrosos y no peligrosos). • Velar por el desarrollo de las políticas sociales (derechos humanos, la diversidad, la igualdad de oportunidades, la seguridad y salud o la calidad). • Respetar y promover los derechos humanos fundamentales reconocidos internacionalmente y oposición absoluta contra la esclavitud moderna. • Proporcionar un entorno laboral seguro y saludable, caracterizado por la igualdad de oportunidades y la no discriminación, el fomento de la diversidad, la gestión, atracción y retención del talento, el desarrollo y la conciliación de la vida profesional y personal. • Colaborar con terceros que persigan un fin social. • Aportar valor en las áreas geográficas en las que opera. • Contribuir al bienestar social y a la mejora do la calidad de vida. • Asegurar la aplicación de los principios y prácticas tributarias responsables. • Fomentar la innovación y la mejorar continua. • Apoyar la adhesión de la Sociedad a proyectos o iniciativas de demostrada reputación y credibilidad para promover prácticas responsables. • Impulsar los principios de transparencia, integridad y ética empresarial. • Establecer los canales de comunicación, participación y diálogo con los grupos de interés. • Garantizar la rendición de cuentas.	**Neutralidad en carbono.** **Aviación sostenible.** **Uso responsable de recursos.** **Comunidad y cadena de valor sostenible.** **Compromiso Social.**

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.[59]

Asimismo, en materia de rendición de cuentas, cada Comisión tiene atribuidas competencias, entre la que se incluye el reporte de la información de sostenibilidad. Concretamente, el Consejo de Administración deberá elaborar, publicar y mantener actualizado el Plan de Acción Climática, así como los correspondientes Informes Actualizados anuales. Dichos informes recogen los avances efectuados por la Compañía en relación con los objetivos establecidos en el Plan de Acción Climática en vigor, que deberá ser elaborado de conformidad con las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera relacionada con el Clima (ver apartado “2.2.1. Plan de Acción Climática”) y sometido a votación consultiva por parte de la JGA.

Como resultado de la Estrategia de Sostenibilidad, Aena ha creado la figura del Chief Green Officer, con el fin de convertir la sostenibilidad en un elemento fundamental en la toma de decisiones de la Compañía y afianzar el compromiso en esta materia con todas las partes interesadas.

Adicionalmente, la coordinación de las distintas áreas transversales en el despliegue de la Estrategia de Sostenibilidad y el apoyo en su implantación se lleva 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.

[59] El artículo 24 bis del Reglamento del Consejo de Administración regula las funciones de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática.

Gobernanza Sostenible		
Aprobación	**Consejo de Administración** • Aprobación del Plan de Acción Climática. • Orientación y control de la estrategia, objetivos, riesgos y resultados en materias relacionadas con sostenibilidad. • Apoyo de la Comisión de Auditoría en el proceso de supervisión del sistema de gestión de riesgos, asegurando la identificación, gestión y comunicación de los principales riesgos dentro de los niveles planificados. • Seguimiento de los avances de la Estrategia de Sostenibilidad / Plan de Acción Climática (incluyendo actuaciones y riesgos asociados).	
Supervisión, seguimiento y evaluación	**Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática** • Impulsar, orientar y supervisar las políticas en materia ambiental y social. • Seguimiento de las principales líneas estratégicas de sostenibilidad y colaboración a la Comisión de Auditoría en la supervisión de los riesgos asociados. • Evaluar y verificar la actuación y el cumplimiento de la estrategia y prácticas en materia ambiental y social, asegurando que se enfoquen a alcanzar una mayor sostenibilidad, promuevan el interés social y la creación de valor a largo plazo y tengan en cuenta los legítimos intereses de los restantes grupos de interés, e informar sobre ello al Consejo de Administración. • Validación de la evolución de la estrategia de sostenibilidad a futuro.	Reunión trimestral para garantizar un seguimiento periódico.
	Chief Green Officer Convertir la Sostenibilidad en un elemento fundamental en la toma de decisiones. Afianzar el compromiso en esta materia con todas las partes interesadas.	
Coordinación y apoyo	**Grupo de trabajo interno** Coordinación de las áreas de negocio para el despliegue de la estrategia. Apoyo a la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática.	Revisión periódica de las actuaciones
Aprobación	Dirección de Innovación, Sostenibilidad y experiencia del Cliente Dirección de Organización y Recursos Humanos	Puesta en marcha y desarrollo
	Todas las áreas organizativas y empleados con involucración directa y activa en las actuaciones.	

1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad

(GRI 2-19; 3-3)

La Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 en España está formada por 5 programas estratégicos con los que se da respuesta a algunos de los principales retos ESG identificados. Estos programas se desarrollan en 16 líneas de acción, alineadas con los ODS, que a su vez se despliegan en proyectos y acciones, y se concretan en una serie de metas.

La evolución de la Estrategia de Sostenibilidad se lleva a cabo en base a unos objetivos cuantitativos y KPIs específicos que se reportan de forma periódica.

La Estrategia de Sostenibilidad promueve la colaboración con terceros mediante grupos de trabajo y proyectos conjuntos con el objetivo de minimizar su impacto en el entorno.

Esta nueva hoja de ruta, cuya inversión asociada se aproxima los 750 M€[60], posibilita el desempeño sostenible de la Compañía y de terceros, lo cual posiciona a Aena como tractor de la industria en sostenibilidad.

Asimismo, anualmente se revisa el grado de progreso hacia los objetivos marcados con el fin de promover y fomentar la consecución de todas las metas establecidas, la cual está ligada a la retribución de la plantilla a modo de incentivo[61].

La Compañía liga la aprobación en la Junta General de Accionistas del Informe Actualizado de Acción Climática y el cumplimiento de objetivos estratégicos del PAC a la retribución variable de los empleados.

Programas Estratégicos

	Neutralidad en carbono	Aviación sostenible	Uso responsable de recursos	Comunidad y cadena de valor sostenible	Compromiso social	Comunicación y transparencia
Líneas de Acción	Energías renovables. Eficiencia energética. Flota propia sostenible. Compensación de emisiones.	Propulsión limpia para aviones. Eficiencia en operaciones aeronáuticas. Flota ground handling sostenible.	Huella hídrica eficiente. Economía circular.	Movilidad sostenible Cooperación y concienciación Calidad del aire. Gestión del ruido. Preservación de la biodiversidad	Relación con la comunidad Gestión de personas	Garantizar la transparencia de los resultados obtenidos a raíz del plan. Comunicación con las agencias de calificación ESG y los accionistas.
Algunos objetivos estratégicos	> Aeropuertos neutros en carbono en 2026. > Reducción del consumo de agua por pasajero. > Reducción de los contaminantes atmosféricos (NOx, SOx, PM). > Zero Waste 2040. > Proteger y fomentar la biodiversidad local y global.			> Limitar el impacto del ruido en las comunicaciones locales. > En 2026 triplicaremos respecto a 2019 el importe destinado a iniciativas de acción social. > Y en 2030, supondrá el 1% del beneficio neto. > Implementación de un procedimiento de debida diligencia de derechos humanos. > Aumentar el número de mujeres en puestos de dirección		
Algunos logros alcanzados	**100% del consumo eléctrico procedente de fuentes renovables en la red española y en el Aeropuerto de Londres-Luton.** **70 % de reducción de emisiones propias de CO2e en la red española (año base 2019).** **Desarrollo de un procedimiento de debida diligencia de derechos humanos.**					

Inversión asociada, cercana a 750 M€

Nota: Se puede consultar el detalle de la Estrategia de Sostenibilidad 2021 - 2030 en la web de Aena. Asimismo, en el EINF se detallan y describen las diferentes líneas de actuación y los correspondientes objetivos (ver capítulos 2, 3 y 5)

[60] Presupuesto económico total de la Estrategia para el periodo 2021-2030.
[61] En Reino Unido, como previamente fue indicado, se dispone de la Estrategia de Negocio Responsable, que contiene también 6 líneas de acción principales, alineadas con la Estrategia de Sostenibilidad en España. El detalle con la información sobre su grado de consecución y avance se puede consultar anualmente en el Informe de Sostenibilidad que publica el propio aeropuerto (para más información, ver apartado "Enlaces de interés"). Asimismo, a lo largo de este documento se informa del grado de desempeño del Aeropuerto en las diferentes materias ESG.
En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, como previamente fue indicado, si bien aún no se dispone de una Estrategia de Sostenibilidad propia, sí desarrollan actividades en materia ESG.

1.4.4. Contribución a los Objetivos de Desarrollo sostenible (ODS)

Los ODS, desde su aprobación en 2015, han sido inputs clave para la identificación de las mega tendencias y retos ESG del Grupo Aena. Estos objetivos han fortalecido su protagonismo en la Organización con la aprobación de la Política de Sostenibilidad y la formulación de la nueva Estrategia en 2021, así como la aprobación del Plan Estratégico.

En este sentido, los ODS se erigen como un elemento clave de la gestión empresarial de Aena, con sus correspondientes medidas de seguimiento que garantizan que las políticas contemplen las tres dimensiones del desarrollo sostenible -la social, la medioambiental y la económica- y aportan evidencias para una evaluación efectiva de los avances de la contribución.

El Grupo Aena formula y alinea su marco de actuación tomando los ODS como referencia, siendo consciente de la importancia que las empresas tienen sobre la consecución de estos objetivos.

El Consejo de Administración de Aena asume el compromiso de la Organización con los ODS.

Objetivos y beneficios estratégicos	ODS	Actuaciones destacadas y logros	Sección del informe
Descarbonización y lucha contra el cambio climático Evolucionar hacia un modelo más sostenible mediante la puesta en marcha de actuaciones específicas como el uso de fuentes energéticas bajas en emisiones, la evolución hacia medios de desplazamiento limpios, el uso de combustibles sostenibles para la aviación, entre otros, trabajando de forma colaborativa con los grupos de interés. Reducir la huella de carbono de la Organización contribuyendo a la mitigación y adaptación al cambio climático. Siguiendo las directrices de TCFD realizar el análisis de riesgos y oportunidades de cambio climático y conocer el impacto del cambio climático en la Organización. Cumplir con los compromisos de descarbonización y actuar como tractor de otros agentes del sector de la aviación para acelerar la lucha contra el cambio climático.		Votación consultiva y aprobación del Informe Actualizado del Plan de Acción Climático en la Junta General de Accionistas. Compra del 100% de energía de origen renovable en 2020, 2021 y 2022, en España y Reino Unido. Nivel 3 del programa ACA en aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Aeropuerto de Londres-Luton. Obtención del Nivel A- en el cuestionario de cambio climático de CDP. Inclusión de criterios ambientales en los pliegos de contratación y cláusulas de obligado cumplimiento. 70 % de reducción de emisiones propias de CO_2e en la red española (año base 2019) 106.920 Tn CO_2e Emisiones evitadas gracias a instalaciones de energías renovables propias y eficiencia energética y a la compra de energía eléctrica con origen renovable Adjudicación de nuevas plantas fotovoltaicas en los aeropuertos de Madrid y Barcelona. Promoción del uso de vehículo sostenible para acceder a los aeropuertos mediante un descuento del 10 % a los pasajeros socios del Club Aena que aparquen su vehículo con distintivo ambiental "0 emisiones" en los parkings del aeropuerto. Disposición de 2.086 puntos de recarga para vehículos eléctricos en lado tierra y aire de los aeropuertos de Aena en España.	Compromiso con el entorno Gestión social de nuestra cadena de valor Innovación Gobierno responsable
Protección del entorno y uso eficiente de los recursos Minimizar el impacto ambiental de las operaciones y reducir su huella mediante actuaciones, objetivos y metas orientados a disminuir la contaminación atmosférica, el consumo de agua y los residuos generados. Proteger la biodiversidad y riqueza natural del entorno en el que opera la Organización. Desarrollar una gestión hídrica que haga frente a la pérdida de disponibilidad y calidad de agua y realizar una gestión integrada de las fuentes de suministro de agua y de los riesgos derivados del cambio climático. Alcanzar el desperdicio cero (Zero Waste) en 2040. Cumplir con los compromisos de reducción de emisiones del programa europeo para reducir los impactos negativos en la salud de la contaminación del aire mediante soluciones innovadoras. Limitar el impacto del ruido en las comunidades locales. Proteger y fomentar la biodiversidad local y global.		**Estrategia de Sostenibilidad.** Plan estratégico para la gestión del agua. Cálculo huella hídrica. Fomentar la maximización del reciclaje y minimizar el volumen de residuos generados. Fomentar la colaboración y concienciación en economía circular. Línea de acción de calidad del aire que cubre tanto las emisiones generadas por operaciones propias como por terceros. Puesta en marcha de las actuaciones necesarias para actualizar los censos de los Planes de Aislamiento Acústico de los aeropuertos de Alicante y Palma de Mallorca. Comienzo de los trabajos para la implantación del Sistema de Monitorización de Ruido en el Aeropuerto de Lanzarote. 29.273 viviendas aisladas en el periodo 2000-2023 con un importe asociado de 361.592.376 € en los aeropuertos españoles y de Londres-Luton. Elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido Fase IV de 13 aeropuertos. Iniciativas en aeropuertos para proteger la fauna local. Colaboración con la Fundación Saving the Amazon para la plantación de más de 10.000 árboles en la Amazonía.	

Objetivos y beneficios estratégicos	ODS	Actuaciones destacadas y logros	Sección del informe
Relación con la comunidad Promover e intercambiar valores culturales, la participación en la comunidad y la contribución al bienestar social. Favorecer el impacto positivo en el entorno, con el fin de contribuir activamente en la creación de ciudades más inclusivas y sostenibles en las zonas donde Aena opera y mitigar posibles impactos negativos. Contribuir al desarrollo de la comunidad en el que opera la Organización. Garantizar el respeto de los derechos humanos en toda la Organización y el cumplimiento de la normativa y las mejores prácticas vigentes.		**Aena con la música: colaboración con la Fundación Teatro Real, Fundación Gran Teatro Liceu, Taller de Músics Escola de Música, Fundación Pau Casals.** El Proyecto Aena con la Investigación está dotado con un importe máximo de 840.000 € para una duración total de 4 años. El Proyecto Aena con la Sociedad está dotado con un importe máximo de 460.000 € para una duración total de 2 años. Convenios con universidades. Inclusión de cláusulas sociales en los pliegos de contratación. Actualización de la Política de derechos humanos. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos. 3.847.005 € en aportaciones a fundaciones y asociaciones sin ánimo de lucro, en España y Reino Unido.	Servicios Seguros y de Calidad Compromiso con la sociedad y los derechos humanos Innovación
Infraestructuras innovadoras y seguras que fomenten la diversidad e inclusión social y las modalidades de uso sostenibles Servicios innovadores, seguros y de calidad para garantizar la cohesión y conexión territorial y el transporte, asegurando la protección de todos sus usuarios y empleados en las instalaciones aeroportuarias Fomentar el uso del transporte aéreo proporcionando un servicio seguro y de calidad, garantizando la accesibilidad de todos. Asegurar la seguridad y protección de todos los usuarios de las instalaciones y servicios de la Organización y reducir al mínimo cualquier tipo de riesgo derivado de una falla.			

Objetivos y beneficios estratégicos	ODS	Actuaciones destacadas y logros	Sección del informe
Fortalecer las alianzas para la consecución de objetivos sostenibles comunes Aportar soluciones a los retos globales gracias a la colaboración de todos. Reconocimiento de la importancia de las alianzas, de la comunicación y la transparencia como herramientas para la sensibilización y la consecución de metas. Contribuir con estas alianzas a reducir la desigualdad Afrontar de forma conjunta los retos a los que se enfrenta la Compañía compartiendo las mejores prácticas con terceros. Mejorar el diálogo y la comunicación con todos los grupos de interés.		Más de 4.029 m^2 a espacios solidarios, para dar voz a entidades sociales, y 19.008 m^2 dedicados a exposiciones culturales, suponiendo una aportación en especie de 366.485 euros en 2022. 3.847.005 € en aportaciones a Fundaciones y entidades sin ánimo de lucro (570.106 € en Reino Unido, por parte del Aeropuerto de Londres-Luton y 3.276.900 € en España). Actualización de la Política Contra la Corrupción y el Fraude y de Cumplimiento Normativo. Constante coordinación y contacto con el Ministerio de Sanidad y los cuerpos y fuerza de seguridad y otros organismos para ofrecer el mejor servicio. Landings y plataformas específicas para mejorar la relación con los grupos de interés.	Modelo de gobierno sostenible Servicios Seguros y de Calidad
Crecimiento económico y sostenible y gestión de personas Generar entornos de trabajos diversos, seguros y atractivos, en los que el cuidado de los empleados, su desarrollo y formación son objetivos prioritarios. Fomentar la diversidad, la inclusión y la no discriminación. Promover la retención y atracción de empleados/talentos. Incrementar la motivación y el engagement de los empleados. Garantizar la salud y seguridad de los empleados y mejorar los índices de siniestralidad.		Plan de Igualdad en España. 37,7 % del total de empleados en 2023 son mujeres en la Compañía. 45,2 % de puestos de directivos, mandos intermedios o titulados ocupados por mujeres. Proyecto *Employer Branding* en España. Fomento de la conciliación Política de teletrabajo – trabajo no presencia en España y modalidad de trabajo híbrido en Reino Unido. Política de desconexión digital en España. 1,56 % empleados con diversidad funcional en la Compañía. Convocatoria a entidades sociales, fundaciones o asociaciones para acciones de inserción laboral o de creación de empleo: 90000 €/anuales en España. Pertenencia a la red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGBTI en España. Apoyo psicológico a empleados. Brecha salarial inferior al 3% en España.	Cuestiones sociales y relativas al personal Gestión social de nuestra cadena de valor Compromiso con la sociedad y los derechos humanos

1.5. Financiación sostenible. Taxonomía

(GRI 3-3)

Aena es evaluada por proveedores y analistas ESG periódicamente. Los resultados obtenidos reflejan una mejora en la puntuación recibida en los últimos años, muestra de su compromiso con la sostenibilidad. En esta línea, con el objetivo de buscar alternativas de financiación que aporten un valor añadido para la sociedad y el medio ambiente e incorporar los factores ESG en sus decisiones de financiación, Aena dispone en la actualidad de varios instrumentos de financiación vinculados a compromisos sostenibles de la Compañía.[62]Así, cabe destacar que, durante 2023, Aena ha firmado una línea de crédito sindicada sostenible por 2.000 millones de euros. La característica más destacada de esta operación es que el tipo de interés se fija en función no sólo del rating crediticio, sino también del cumplimiento de un objetivo de reducción de emisiones de CO_2.

Proveedor de puntuación ESG	Puntuación recibida		Financiación Asociada	Fecha de inicio (A)	Características del producto
	2022	2023			
SUSTAINALYTICS (Mejor puntuación: 0)	8,6	8,8	**Contrato de préstamo con Intesa SanPaolo por importe de 500 Millones €**	2021	Las condiciones económicas del préstamo están vinculadas, además de al tipo de interés ordinario, al ajuste ESG, basado en la evolución de parámetros de sostenibilidad, ligado al desempeño en materia ESG de Aena, que es evaluado por un proveedor ESG externo.
MOODY'S ESG Solutions (Mejor puntuación: 100)	65	68	**Contrato de Préstamo con ICO por importe de 250 Millones €**	2021	Las condiciones económicas del préstamo están vinculadas, además de al tipo de interés ordinario, al ajuste ESG, basado en la evolución de parámetros de sostenibilidad, ligado al desempeño en materia ESG de Aena, que es evaluado por un proveedor ESG externo
MSCI (Mejor puntuación: 10)	6,2				
FTSE4Good (Mejor puntuación: 5)	4,9	5			
CDP (Mejor puntuación: A)	A	A-			
Member of Dow Jones Sustainability Indices Powered by the S&P Global CSA	64	67			

(A) Vigente a fecha de este informe

[62] En las Cuentas Anuales de la Compañía puede consultarse información sobre los importes dispuestos y sus costes en 2023.

Adicionalmente a lo anterior, cabe destacar que:

- Aena está incluida en el ranking “Europe´s Climate Leaders 2023”, realizado por el Financial Times.
- El Aeropuerto de Londres-Luton ha obtenido la máxima calificación en el Global Real Estate Sustainability Benchmark (GRESB).

Taxonomía de finanzas sostenibles

Introducción

El artículo 8, apartado 1, del Reglamento (UE) 2020/852 exige a las empresas sujetas a los artículos 19 bis o 29 bis de la Directiva 2013/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo que divulguen la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas medioambientalmente sostenibles. El artículo 8, apartado 2, del Reglamento (UE) 2020/852 exige que las empresas no financieras divulguen información sobre la proporción del volumen de negocios, las inversiones en activos fijos y los gastos operativos («indicadores clave de resultados») de sus actividades relacionadas con activos o procesos vinculados a actividades económicas sostenibles desde el punto de vista ambiental.

Con el fin de desarrollar y concretar la información a publicar respecto de la taxonomía del artículo 8, la Comisión adoptó en julio de 2021 el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178, que es modificado por el reglamento delegado (UE) 2023/2486 publicado en junio de 2023, en cuyo artículo 5 se detallan las modificaciones realizadas para que la empresas no financieras puedan divulgar los indicadores clave de resultados, incluida cualquier información que los acompañe con arreglo al anexo V, que muestra las modificaciones de los anexos I y II del Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 relativo a la divulgación de actividades taxonómicas.

En base a lo anterior, Aena divulga en los siguientes apartados la información relativa a los indicadores clave de resultados, política contable, evaluación del cumplimiento del Reglamento (UE) 2020/852 y la información contextual que sea de aplicación para facilitar el entendimiento de esta información.

En el presente informe se continúa con el proceso del año anterior y se incorpora en el análisis la información relativa a las actividades económicas elegibles y no elegibles para los nuevos objetivos ambientales en volumen de negocio, inversiones en activos fijos y gastos operativos y las modificaciones de divulgación de indicadores clave de resultados para empresas no financieras, según lo establecido en el Reglamento Delegado (UE) 2023/2486.

A fin de garantizar un reporte efectivo en materia de taxonomía, durante el ejercicio 2023 Aena ha trabajado en procedimentar el proceso a seguir para la obtención de la información en tiempo y forma, incluyendo el análisis del flujo de información, las áreas involucradas y los sistemas IT que se utilizan.

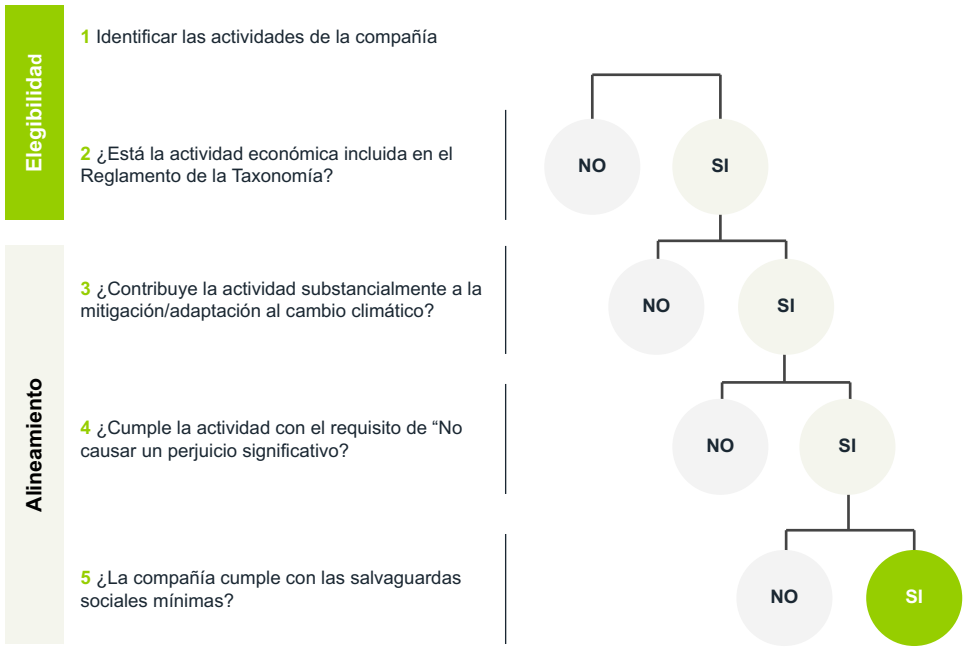
Política contable

En este apartado se explica la forma en que el volumen de negocios, las inversiones en activos fijos y los gastos operativos han sido determinados y asignados al numerador y la base sobre la que el volumen de negocios, las inversiones en activos fijos y los gastos operativos se han calculado incluyendo, si aplica, cualquier análisis en la asignación de ingresos o gastos a distintas actividades económicas.

	Volumen de negocios	CapEx	OpEx
Tratamiento de la información financiera para el cálculo de los % de elegibilidad y alineamiento	Obtención de la información a partir de la extracción de ingresos del sistema contable clasificada por el código de cada aeropuerto y la actividad económica a la que pertenecían dichos ingresos. Se ha aplicado el tipo de cambio medio correspondiente con las distintas monedas, para trasladar las cifras a euros. En los desgloses de volumen de negocios aparecían partidas de ingresos negativas (descuentos, devoluciones…). La respuesta a la pregunta 13 de las FAQs sobre la taxonomía de la UE emitidas por la Comisión Europea en octubre de 2022, indica "Los ingresos negativos pueden ser tratados como valor de 0% para su elegibilidad taxonómica en el reporte". Con el objetivo de llevar a cabo un tratamiento homogéneo de la información, se han considerado todas las partidas negativas de ingresos como valor cero.	Obtención de la información a partir de las altas de activos tangibles e intangibles del sistema de inversiones. La extracción incorpora el código de inversión, aeropuerto asociado, descripción de la inversión y el importe de altas de activos durante el ejercicio. Además, Aena cuenta con un plan CapEx en el horizonte 2022-26 relativo al negocio regulado de Aena. Dicho Plan se rige por el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) aprobado por el Consejo de Ministros el 28 de septiembre de 2021 en cumplimiento de lo establecido en la Ley 18/2014 y regula los servicios aeroportuarios básicos: los prestados a aeronaves y pasajeros. Adicionalmente, cada año se revisan las inversiones previstas pudiendo ampliarse o reducirse las actuaciones en función de las nuevas necesidades las cuales se plasman en los Planes Operativos de cada aeropuerto y que son aprobadas por el Consejo de Administración de Aena. Los datos proporcionados se basan en ejecución real y no en planificación, por lo que puede haber alguna variación con respecto a lo establecido en el DORA. Respecto a las inversiones derivadas de negocio no regulado, estas se incluyen junto con las inversiones del DORA en el Plan Estratégico de Aena 2022-26 aprobado por el Presidente, Consejero delegado y los dos Directores Generales.	Obtención de la información a partir de los gastos operativos (contemplados en la taxonomía) del sistema de contabilidad, correspondientes a las partidas de los aeropuertos. Se ha aplicado el tipo de cambio medio correspondiente con las distintas monedas, para trasladar las cifras a euros. Las partidas de gastos incluidas son las siguientes: a. Las medidas de renovación de edificios b. Los arrendamientos a corto plazo c. El mantenimiento y las reparaciones. d. Inversiones en I+D no capitalizadas Puesto que la extracción permite identificar el OpEx por aeropuerto, pero no permite la misma división por actividad taxonómica, se ha considerado la respuesta a la pregunta 30 de las FAQs sobre la taxonomía de la UE emitidas por la Comisión Europea el 19 de diciembre de 2022, que indica que "las entidades que informan deben usar una métrica no financiera que proporcione una asignación precisa del CapEx a una actividad alineada con la taxonomía.[…] Debiendo aportar información sobre la asignación del CapEx a múltiples proyectos y la metodología para asignar el CapEx a las actividades alineadas con la Taxonomía". Aena ha aplicado este mismo criterio para asignar el OpEx mediante una imputación indirecta de los costes OpEx en función del reparto de los ingresos por actividad y aeropuerto, que permita llevar a cabo el análisis de elegibilidad y alineamiento por actividad.
Cálculo de la elegibilidad	Cálculo del denominador: importe neto de la cifra de negocio consolidada del grupo Aena. Cálculo del numerador: importe neto de la cifra de negocio asociado a las unidades mínimas de gestión (aeropuertos) analizadas para las que se han identificado actividades elegibles (ver apartado 4 a. a. Identificación de las actividades elegibles).	Cálculo del denominador: suma de las altas de inversiones de capital consolidadas del grupo vinculadas a inmovilizado material e intangible. Cálculo del numerador: suma de las altas de inversiones de capital asociadas a las unidades mínimas de gestión (aeropuertos) analizadas para las que se han identificado actividades elegibles (ver apartado 4 a. a. Identificación de las actividades elegibles) vinculadas al inmovilizado material y al inmovilizado intangible.	Cálculo del denominador: suma de los costes consolidados del grupo relacionados con el mantenimiento de la operación del negocio, en los que se han incluido las partidas relacionadas con: a. Las medidas de renovación de edificios b. Los arrendamientos a corto plazo c. El mantenimiento y las reparaciones, así como todos los gastos vinculados a los contratos de concesiones que forman parte del activo de la organización. d. Las inversiones en I+D no capitalizadas Para facilitar la extracción de los tipos de gasto, se ha realizado una asociación a las cuentas contables 620. Gastos en investigación y desarrollo del ejercicio, 622. Reparaciones y conservación, y 621. Arrendamientos y cánones. Cálculo del numerador: suma de los costes asociados a las unidades mínimas de gestión (aeropuertos) analizadas relacionados con el mantenimiento de la operación del negocio para las que se han identificado actividades elegibles.
Cálculos de lineamiento	Cálculo del denominador: se emplea mismo valor que el detallado en la sección anterior. Cálculo del numerador: para su cálculo se procede aplicando los siguientes pasos: 1. Evaluación del cumplimiento total o parcial de los CCS y DNSH de acuerdo con las interpretaciones recogidas en el apartado siguiente del presente documento para cada unidad mínima de gestión (aeropuerto). 2. Evaluación del cumplimiento de las garantías mínimas sociales a nivel grupo Aena. 3. Suma del 100% o parte proporcional (en función del grado de cumplimiento de los CCS) de los importes calculados como elegibles para cada unidad mínima de gestión (aplicados a cada KPI) cuando: a. se haya concluido que la unidad mínima de gestión analizada cumpla con los criterios de CCS y DNSH. b. se ha concluido que el grupo cumple los criterios establecidos en las garantías mínimas sociales.		

Evaluación del cumplimiento del Reglamento (UE) 2020/852

El proceso llevado a cabo por Aena para identificar las actividades económicas elegibles según la taxonomía y que se ajustan a la taxonomía ha sido el siguiente:



a) Identificación de las actividades elegibles

Para determinar si las actividades económicas desarrolladas por Aena son elegibles según la taxonomía de la UE se ha llevado a cabo un análisis sobre los descriptivos de las actividades presentes en los siguientes documentos:

a. Anexos I y II del Reglamento Delegado 2021/2139, para los objetivos climáticos.

b. Anexo I, II, III y IV del Reglamento Delegado 2023/2486, para los cuatro objetivos ambientales

Este estudio permite que Aena evalúe el ajuste de su actividad a dichas descripciones y se aplica en 46 aeropuertos y 2 helipuertos nacionales y 18 aeropuertos internacionales (17 en Brasil y 1 en Reino Unido). La naturaleza de las actividades económicas de Aena se puede distinguir en tres categorías:

- Actividad aeronáutica (regulada):
  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.
- 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.
- Actividad de Real Estate: leases inmobiliarios; arrendamientos de hangares; arrendamiento de naves logísticas; arrendamiento de terrenos; otras operaciones de real estate.

La actividad principal de Aena es la gestión de aeropuertos, la cual incluye todos los servicios relacionados con el propio tráfico aeroportuario y el transporte aéreo.

En el proceso de identificación de actividades elegibles para el ejercicio 2023 se mantienen las aclaraciones publicadas por la Comisión Europea durante el año 2022 en los documentos de FAQ:

- La elegibilidad representa el potencial para que una actividad cubierta por el Reglamento delegado del Clima se alinee en el futuro (contribuyendo así al objetivo de mitigación y/o adaptación al cambio climático).
- Para identificar actividades elegibles en la empresa, no es necesario considerar calificadores ni cumplir con los criterios de contribución sustancial.

De acuerdo con esta interpretación y con las actividades listadas en el Reglamento Delegado 2021/2139 y en el Reglamento Delegado 2023/2486, las actividades económicas desarrolladas por Aena son las siguientes:

- Actividades que se encuentran identificadas en el Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 y su modificación que contribuyen a la mitigación del cambio climático:

- 6.15: “Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos”: Aena explota aparcamientos para pasajeros dotados con puntos de recarga que permitan el funcionamiento con cero emisiones del transporte por carretera.

  Dado que no existe una transición completa al transporte por carretera cero emisiones, el potencial actual para adaptar todas las plazas de aparcamiento se establece a partir de los umbrales normativos respecto a las plazas de aparcamiento que deben tener puntos de recarga antes de 2025 y 2030.
- 6.17: “Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica”: Aena explota infraestructuras necesarias para la explotación con cero emisiones de 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:
  - 6.5: Transporte por motocicletas, turismo y vehículos comerciales ligeros.
  - 6.20: Operaciones de asistencia en tierra de transporte aéreo (actividad añadida en la modificación del acto climático y de la que, por tanto, solo hay que reportar elegibilidad en 2023).
  - 7.3: Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.
  - 7.4: Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios.
  - 7.6. Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable.

- Actividades que se encuentran identificadas en los Anexos I, II, III y IV del Reglamento Delegado 2023/2486, para los cuatro objetivos ambientales, de las que en este ejercicio solo es necesario reportar elegibilidad con la taxonomía y no alineamiento:
  - Actividades del Anexo I del Reglamento Delegado 2023/2486 que contribuyen al uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos:
    - 2.2 “Tratamiento de aguas residuales urbanas”: Aena explota y mantiene estaciones de depuración de aguas residuales en algunos de sus aeropuertos.
  - Actividades del Anexo II del Reglamento Delegado 2023/2486 que contribuyen a la transición hacía una economía circular
    - 2.2 “Producción de recursos hídricos alternativos para fines distintos del consumo humano”: Aena mantiene y explota instalaciones de recogida de lluvias y aguas pluviales que se utilizan para sustituir el agua procedente de la captación o de los sistemas de suministro de agua potable.
    - 3.4 “Mantenimiento de carreteras y autopistas”: Aena en su operativa realiza trabajos de mantenimiento en sus viales de acceso, pistas de rodaje de aeronaves y plataformas.
  - Actividades del Anexo III del Reglamento Delegado 2023/2486 que contribuyen a la prevención y el control de la contaminación:
    - 2.4 “Saneamiento de terrenos y zonas contaminadas”: Aena promueve el saneamiento de suelos y gestiona una red de control piezométrico para controlar la calidad del suelo y de las aguas subterráneas asociadas de sus aeropuertos.

b) Identificación de las actividades que se ajustan a la taxonomía (alineación)

En este ejercicio únicamente se debe reportar el alineamiento de las actividades recogidas en el Reglamento Delegado 2021/2139 de objetivos climáticos.

Para determinar el entendimiento de los criterios de contribución sustancial, DNSH y garantías mínimas sociales Aena ha llevado a cabo:

- Un análisis cualitativo de los criterios técnicos de selección (criterios de contribución sustancial, DNSH y garantías mínimas sociales).
- Una interpretación para evaluar los criterios técnicos de selección para cada una de las actividades elegibles.
- Un seguimiento y evaluación de los enfoques interpretativos sobre los CCS, DNSH y garantías mínimas por parte del sector, así como la realización de un análisis comparativo sobre los enfoques publicados de otras compañías con actividades afines a las desarrolladas por Aena.

- Un seguimiento y evaluación de la información aclaratoria publicada por la Comisión Europea a través de las FAQ.

Tras la realización de las acciones descritas, se concluye que existen ciertas limitaciones en los criterios descritos en la taxonomía para evaluar los requerimientos de alineamiento, que dan pie a potenciales interpretaciones sobre cómo se debe evaluar el cumplimiento de dichos criterios. Por tanto, bajo el margen interpretativo, se han llevado a cabo una serie de asunciones descritas a continuación para cada actividad económica, que estarían sujetas a posibles cambios a medida que la Comisión Europea se pronuncie o publique posibles aclaraciones sobre la aplicación del reglamento delegado.

c) Evaluación de los criterios técnicos de selección por actividad

i. Criterios de contribución sustancial a la mitigación del cambio climático

- 6.5: Transporte por motocicletas, turismo y vehículos comerciales ligeros

El Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 y su modificación recoge la actividad 6.5 “Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros” que engloba actividades que se ajustan con “Adquisición, financiación, alquiler, leasing y explotación de vehículos clasificados en las categorías M1 y N1, que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 715/2007, o en la categoría L (vehículos de dos y tres ruedas y cuatriciclos)”.

La actividad 6.5 hace referencia a aquellas actividades relativas a la compra de vehículos cuyas características permita el cumplimiento de la legislación relacionada con la eliminación de emisiones.

Por todo lo anteriormente expuesto, Aena considera que las medidas llevadas a cabo en la compra de vehículo eléctricos son acciones con potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando éstas cumplan con los criterios establecidos por el anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139.

La evaluación de los criterios técnicos de contribución sustancial se ha llevado a cabo por inversión y por aeropuerto, considerando el texto recogido en el Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139, no habiendo sido necesario realizar interpretaciones o asunciones al respecto.

- 6.15: Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos.

El Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 hace referencia a las actividades susceptibles a contribuir a la mitigación del cambio climático. En dicho listado se recoge la actividad 6.15 “Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos” que engloba actividades que se ajusten con la “Construcción, modernización, mantenimiento y explotación de infraestructuras necesaria para el transporte por carretera con cero emisiones de CO_2 (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 CO_2. En el caso de Aena, se ha considerado que son elementos necesarios siendo puntos de transbordo entre modos de transporte, como es el caso de los aeropuertos. Asimismo, avanzar en medidas que impulsen la transformación del parque de vehículos de combustión fósil hacia un parque de vehículos con cero emisiones, dependerá en gran medida de la disponibilidad de puntos de recarga o la incentivación de la circulación de vehículos con cero emisiones a través de tarificaciones especiales (como es el caso de los aparcamientos de pasajeros de Aena, que cuentan con descuentos en las tarifas para vehículos eléctricos).

Por todo lo expuesto, Aena considera que los aparcamientos son infraestructuras con potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando estos cumplan con los criterios establecidos por el anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139.

La evaluación de los criterios técnicos de contribución sustancial de esta actividad se ha llevado a cabo por aeropuerto considerando lo siguiente:

Reglamento Delegado 2021/2139	Evaluación del cumplimiento de CCS
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 CO_2: 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 de cumplimiento con el CCS es que la infraestructura (aparcamiento) tenga instalados puntos de recarga para vehículos en las plazas de aparcamiento. Se interpreta que dicho cumplimiento puede darse de forma parcial, considerando un grado de alineamiento que deberá aplicarse sobre el volumen de negocio, OpEx y CapEx asociado a cada aparcamiento y que se calculará como: número de plazas de aparcamiento con puntos de recarga eléctrica / Total número de plazas de aparcamiento.
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	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 y su modificación recoge la actividad 6.17 “Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica” que engloba actividades que se ajusten con la “Construcción, modernización, mantenimiento y explotación de infraestructuras necesarias para la explotación con cero emisiones de CO_2 (emisiones de escape) de aeronaves o para las operaciones propias de los aeropuertos, y para el suministro fijo de energía eléctrica y de aire preacondicionado en tierra a aeronaves estacionadas, así como a la infraestructura dedicada al transbordo por ferrocarril y por vías navegables”.

La actividad 6.17 no define concretamente qué infraestructuras engloba esta actividad, refiriéndose a ellas como aquellas “necesarias para la explotación con cero emisiones de 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 CO_2: 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. Aena considera todas las inversiones destinadas a esta actividad tanto en aparcamientos comerciales como en los de empleados.

Por todo lo anteriormente expuesto, Aena considera que las medidas llevadas a cabo la instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios y en plazas de aparcamiento anexas a los edificios son acciones con potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando éstas cumplan con los criterios establecidos por el anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139.

La evaluación de los criterios técnicos de contribución sustancial se ha llevado a cabo por inversión y por aeropuerto, considerando el texto recogido en el anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139, no habiendo sido necesario realizar interpretaciones o asunciones al respecto.

- 7.6: Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable.

El anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 hace referencia a las actividades susceptibles a contribuir a la mitigación del cambio climático. En dicho listado se recoge la actividad 7.6 “Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable”.

A este respecto, Aena considera que las instalaciones relativas a la producción de energía renovable son instalaciones con potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando éstas cumplan con los criterios establecidos por el anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139.

La evaluación de los criterios técnicos de contribución sustancial se ha llevado a cabo por inversión y por aeropuerto, considerando el texto recogido en el anexo I del reglamento delegado 2021/2139, no habiendo sido necesario realizar interpretaciones o asunciones al respecto.

- 7.7: Adquisición y propiedad de edificios.

El anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 hace referencia a las actividades susceptibles a contribuir a la mitigación del cambio climático. En dicho listado se recoge la actividad 7.7 “Adquisición y propiedad de edificios” que engloba la adquisición de bienes raíces y ejercicio de los derechos de propiedad de esos bienes.

Según la FAQ 158 publicada en diciembre de 2022, los ingresos derivados de la propiedad del edificio, p.e. las rentas, pueden considerarse independientemente de las actividades que se desarrollen en un edificio, mencionando concretamente los ingresos generados por los gestores de aeropuertos en el desarrollo de su actividad (concretamente se mencionaban en sus ejemplos: tiendas libres de impuestos, operaciones de asistencia en tierra).

Aena genera volumen de negocio, OpEx y CapEx derivado de la explotación de los derechos de propiedad de edificio como son los diferentes arrendamientos de espacios (restauración, tiendas, máquinas de vending, cajeros, espacios publicitarios, mostradores de facturación…) y puesta a disposición de instalaciones (zona vip, fast track, zonas de tránsito de pasajeros, seguridad…) en terminales o el arrendamiento de espacios en otros edificios en propiedad (hangares, naves logísticas, oficinas…).

Por todo lo anteriormente expuesto, Aena considera que la actividad derivada de la explotación de los edificios que son de su propiedad tiene potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando éstas cumplan con los criterios establecidos por el anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139.

La evaluación de los criterios técnicos de contribución sustancial se ha llevado a cabo por aeropuerto y edificio, considerando lo siguiente:

Reglamento Delegado 2021/2139	Evaluación del cumplimiento de CCS
1. En el caso de los edificios construidos antes del 31 de diciembre de 2020, el edificio tiene un certificado de eficiencia energética de clase A como mínimo. Como alternativa, el edificio forma parte del 15 % de los edificios más energéticamente eficientes del parque inmobiliario nacional o regional en términos de demanda de energía primaria (PED, por sus siglas en inglés) operativa, lo que se demuestra con pruebas adecuadas, comparando al menos la eficiencia del bien pertinente con la eficiencia del parque inmobiliario nacional o regional construido antes del 31 de diciembre de 2020 y estableciendo una diferencia al menos entre edificios residenciales y no residenciales.	El criterio de cumplimiento con el CCS es que el edificio cuenta con un certificado de eficiencia energética mayor o igual al 15% de los edificios más energéticamente eficientes del parque inmobiliario nacional. Se han utilizado los datos del último Informe "Estados de la Certificación Energética de los Edificios" del IDAE[(A)] a partir de los que se concluye que la calificación energética del 15% de los edificios más eficientes energéticamente del parque inmobiliario español se corresponde con la letra "D". Por tanto, se considera que los edificios con certificación energética comprendida entre la "A" y la "D" cumplen con el criterio de contribución sustancial.
2. En el caso de los edificios construidos después del 31 de diciembre de 2020, el edificio cumple los criterios establecidos en la sección 7.1 del presente anexo que sean pertinentes en el momento de la adquisición.	No considerado en la evaluación.
3. Si el edificio es un edificio no residencial de grandes dimensiones (con unos sistemas de calefacción, sistemas combinados de calefacción y ventilación, sistemas de aire acondicionado o sistemas combinados de aire acondicionado y ventilación cuya potencia nominal útil es superior a 290 kW), se gestiona de forma eficiente mediante el control y la evaluación de la eficiencia energética.	El criterio aplicado por Aena para cumplir con el CCS es que se dispone de una certificación energética de los edificios y la Certificación ISO 14001 vigente.

[(A)] IDAE (Instituto de Diversificación y Ahorro de Energía), 2021. Estados de la Certificación Energética de los Edificios. 10º Informe. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Fecha de la descarga: 01/02/2024 https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/energia/files-1/Eficiencia/CertificacionEnergetica/documentosinformativos/2022_Informe-seguimiento.pdf

ii. Principios de no causar un daño significativo a otro objetivo medioambiental (DNSH)

Adaptación al cambio climático.

Actividades alcanzadas por este DNSH: todas las actividades que se ajustan a la taxonomía identificadas por Aena, considerándose que estas actividades no causan un daño significativo en relación con el objetivo de adaptación al cambio climático, realizándose el siguiente análisis:

1. Se ha llevado a cabo una evaluación para identificar los riesgos climáticos físicos de la infraestructura gestionada (aeropuerto gestionado), contemplando los peligros enunciados en la tabla "Clasificación de los peligros relacionados con el clima" especificada en el anexo I, apéndice A del reglamento delegado y se concluye que algunas de las infraestructuras se encuentran expuestas a riesgos derivados de temperaturas y precipitaciones extremas, olas de calor, sequía e inundabilidad.
2. En caso de los potenciales riesgos relacionados con los efectos listados en dicha tabla, se ha llevado a cabo una evaluación de vulnerabilidades y riesgos climáticos físicos que, para actividades con una duración prevista de más de 10 años, como es la casuística de las infraestructuras gestionadas por Aena, contemple lo siguiente:

a. Proyecciones climáticas y la evaluación de los impactos de los riesgos climáticos físicos en un horizonte temporal entre 10 y 30 años.
b. Se han considerado como mínimo dos de las posibles trayectorias de escenarios establecidas por el IPCC (SSP12.6, RCP4.5 y RCP8.5).
c. Se han evaluado posibles soluciones para mitigar las vulnerabilidades y riesgos materiales detectados.

Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, prevención y control de la contaminación, y prevención y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas.

Se considera que las actividades 6.15 "Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos" y 6.17 "Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica" no causan un daño significativo en relación con los objetivos de uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, prevención y control de la contaminación y protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas ya que Aena cuenta con uno o varios de los siguientes:

- Un sistema de gestión ambiental implementado y certificado de acuerdo a la ISO 14001, dado que se asume que con dicha certificación la actividad desarrollada está gestionando de forma adecuada (y de acuerdo a las directrices establecidas a nivel nacional y europeo) los posibles riesgos ambientales derivados de la actividad económica, entre los cuales se encuentran los relacionados con los recursos hídricos, dado que, entre otros, se evalúan aspectos como la gestión de vertidos o la gestión de consumos.
- Una evaluación de impacto ambiental de conformidad con la Directiva 2011/02/UE y la Directiva 2014/52/UE por la que se modifica la Directiva 2011/92/UE, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente. Asimismo, en caso de haber detectado potenciales riesgos relacionados con el uso y la protección de los recursos hídricos, se cuenta con un plan de vigilancia ambiental que contempla actuaciones para mitigar dichos impactos.

La actividad 6.5 “Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros” tiene establecido un DNSH para prevención y control de la contaminación que se considera cumplido, dado que, en los pliegos de prescripciones técnicas para la compra de vehículo eléctricos, se detalla que deben cumplir con todos los requisitos de homologación, medio ambiente, ahorro energético y de seguridad específicos y generales españoles y de la Unión Europea. Además, de estar provisto del marcado “CE” y la declaración “CE” de conformidad.

Transición hacia una economía circular.

Se considera que las actividades 6.15 “Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos” y 6.17 “Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica” no causan un daño significativo en relación con el objetivo de transición hacia una economía circular, ya que Aena cuenta con un indicador de reciclaje de residuos no peligrosos de construcción y demolición (RCDs) para trabajos relacionados con la expansión o construcción de la infraestructura gestionada igual o superior al 70%.

Se considera que la actividad 6.5 “Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros” no causa un daño significativo en relación con el objetivo de transición hacia una economía circular. La actividad cumple con el DNSH establecido ya que AENA tiene un sistema de gestión de residuos incluido en el sistema de gestión ambiental que sigue los requisitos de la Norma ISO 14001, verificada externamente. De esta manera, se garantiza la gestión de residuos en las fases de utilización y mantenimiento, y su posterior reutilización y reciclado al final de su vida útil.

iii. Salvaguardas mínimas sociales

El artículo 18, apartado 1 del Reglamento Delegado 2020/852 establece que las garantías mínimas serán los procedimientos aplicados por una empresa que lleve a cabo una actividad económica para garantizar la conformidad con las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales y de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos, incluidos los principios y derechos establecidos en los ocho convenios fundamentales a que se refiere la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y la Carta Internacional de Derechos Humanos.

De acuerdo con las indicaciones descritas en el párrafo 52 del reglamento delegado, la Plataforma de Finanzas Sostenibles debe asesorar a la Comisión sobre la elaboración de nuevas medidas para mejorar la disponibilidad y la calidad de los datos, teniendo en cuenta el objetivo de evitar cargas administrativas innecesarias, así como sobre la actuación relativa a otros objetivos de sostenibilidad, como los objetivos sociales, y sobre el funcionamiento de las garantías mínimas y la posible necesidad de complementarlas. En este contexto en julio de 2022, la plataforma publicó un informe “Draft Report on Minimum Safeguards” y posteriormente en octubre se publicó el informe final “Final Report on Minimum Safeguards” que proporciona recomendaciones para evaluar el cumplimiento de las garantías mínimas sociales (salvaguardas mínimas sociales).

En dicho informe se proponen los requerimientos mínimos para valorar el cumplimiento de los criterios relacionados con las Salvaguardas Mínimas Sociales en función de distintos grupos de entidades, donde Aena se identifica dentro del grupo de “compañías europeas que entrarían dentro del alcance de la directiva CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive)”.

Según lo indicado en el informe, el incumplimiento de uno de los dos criterios mencionados en cada pilar (Derechos Humanos, Corrupción, Fiscalidad y Competencia justa) conllevaría el no cumplir con los requerimientos de las Salvaguardas Mínimas Sociales.

Con base al informe publicado, Aena ha considerado los siguientes aspectos para evaluar su cumplimiento asumiendo su aplicación a nivel corporativo:

Derechos Humanos

Se considera cumplido si se ha establecido un proceso de Debida Diligencia sobre Derechos Humanos, siguiendo los seis pasos de “United Nations Guiding Principle on Business and Human Rights” y las “OECD Guidelines for Multinational Enterprises”, así como las “OECD Guidelines for 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 establece su compromiso formal y expreso con el rechazo a cualquier práctica fraudulenta o de corrupción en cualquiera de sus formas a través de sus políticas corporativas, y cuenta con procesos para prevenir la corrupción como controles internos, medidas de prevención y detección de sobornos, así como actividades de formación y sensibilización para sus empleados.

Adicionalmente, no existen condenas en firme por aspectos relacionados con la corrupción o soborno.

Para más información ver apartado 1.2. Cultura ética y corporativa del presente informe.

Fiscalidad

Se considera cumplido puesto que Aena cuenta con medidas para prevenir la gestión de riesgo fiscal, integrado en el mapa de riesgos de la compañía, y dispone de una estrategia fiscal recogida en la Política Fiscal corporativa. Asimismo, Aena se encuentra adherida al Código de Buenas Prácticas Tributarias y publica en las Cuentas Anuales y en la web corporativa la contribución tributaria total, así como los impuestos satisfechos en las distintas jurisdicciones donde opera a través de sociedades controladas.

Asimismo, de acuerdo con el principio de integridad, recogido en la Política Fiscal Corporativa, la Compañía garantiza la observancia de la norma tributaria, así como el mantenimiento de una relación cooperativa y de buena fe con las distintas Administraciones Tributarias. En esta línea, la Compañía se compromete a la total colaboración con las Organizaciones Tributarias en cualquier procedimiento.

Adicionalmente, no existen condenas en firme por aspectos relacionados con la evasión fiscal.

Para más información ver apartado 1.3. Transparencia fiscal del presente informe.

Competencia justa

Se considera cumplido puesto que Aena recoge el compromiso de evitar cualquier tipo de conducta relacionada con la competencia desleal en normas internas, cuenta con medidas e integra los aspectos relacionados con la protección de la competencia desleal en el sistema de cumplimiento.

Adicionalmente a lo anterior, en España, las condiciones impuestas en el DORA actúan como garante para evitar cualquier conducta relacionada con la competencia desleal, en lo que respecta a la fijación de precio. Y, en lo que respecta a contratos con proveedores y otros terceros, Aena está sujeta a lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Por último, Aena facilita programas de capacitación a los órganos de gobierno y realiza actuaciones de sensibilización de los empleados a través de píldoras informativas en dicha materia.

Adicionalmente, no existen condenas en firme por violar leyes relacionadas con la competencia.

Para más información ver apartado 1.2.9 Competencia desleal del presente informe.

Indicadores clave de resultados[63]

Proporción del volumen de negocios procedente de productos o servicios asociados a actividades económicas que se ajustan a la taxonomía-divulgación correspondiente al año 2023

Ejercicio financiero 2023	Año 2023			Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo")									
Actividades económicas	Códigos	Volumen de negocios	Proporción del volumen de negocios, año 2023	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Garantías mínimas	Proporción del volumen de negocios que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2022	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
Texto		*Moneda*	*%*	*S; N; N/EL*	*S; N; N/EL*	*S; N; N/EL*	*S; N; N/EL*	*S; N; N/EL*	*S; N; N/EL*	*S/N*	*S/N*	*S/N*	*S/N*	*S/N*	*S/N*	*S/N*	*%*	*F*	*T*
A) ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1) Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	N/A		
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,22	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	204,36	4,04 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	3,83 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	CCM 7.4	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	1.608,43	31,76 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	32,80 %		
Volumen de negocios de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		1.813,01	35,80 %	35,80 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	36,60 %		
De las cuales: facilitadoras		204,58	4,04 %	4,04 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	3,80 %	F	
De las cuales: de transición		0,00	0,00 %	0,00 %						S	S	S	S	S	S	S	0,00 %		T

[63] Se puede consultar el detalle de los indicadores de 2022 en el "Anexo I: Taxonomía 2022."

A.2) Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)										
				EL; N/EL	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	
Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	1,91	0,04 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,04 %
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	398,30	7,87 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	2,70 %
Operaciones de asistencia en tierra del transporte aéreo	CCM 6.20	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	CCM 7.4	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	1.141,93	22,55 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	21,40 %
Tratamientos de aguas residuales urbanas	WRT 2.2	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A
Producción de recursos hídricos alternativos para fines distintos del consumo humano	CE 2.2	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/A
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/A
Saneamiento de terrenos y zonas contaminadas	PPC 2.4	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/A
Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		1.542,14	30,45 %	30,45 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	24,10 %
Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		**3.355,15**	**66,25 %**	**66,25 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**60,80 %**
B) ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA										
Volumen de negocios de actividades no elegibles según la taxonomía		1.708,93	33,75 %							
TOTAL		**5.064,08**	**100,00 %**							

S: sí, actividad elegible según la taxonomía y que se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente
N: no, actividad elegible según la taxonomía, pero que no se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente
EL: elegible, actividad elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente
N/EL: no elegible, actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente

	Proporción del volumen de negocios/volumen de negocios total	
	Que se ajusta a la taxonomía por objetivo	Elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	35,80 %	66,25 %
CCA		0,00 %
WTR		0,00 %
CE		0,00 %
PPC		0,00 %
BIO		0,00 %

Los ingresos elegibles bajo los criterios taxonómicos en el ejercicio 2023 se han elevado a 3.355,15 millones de € (el 66,25 % de los ingresos totales). De estos, 1.813,01 M € (un 35,80 % del total de ingresos) se consideran alineados de acuerdo con la Taxonomía. Estos ingresos proceden principalmente de la actividad 7.7 perteneciente a la adquisición y propiedad de edificios de Aena. Los resultados se incrementan ligeramente en elegibilidad y se mantienen sin cambios significativos en alineamiento respecto al reporte del año anterior.

Proporción de las CapEx procedentes de productos o servicios asociados a actividades económicas que se ajustan a la taxonomía-divulgación correspondiente al año 2023

Ejercicio financiero 2023	Año 2023			Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjucio significativo")									
Actividades económicas	Códigos	OpEx	Proporción de las OpEx, año 2023	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Garantías mínimas	Proporción de los CapEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2022	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
Texto		*Moneda*	*%*	*S; N; N/EL*	*S; N; N/EL*	*S; N; N/EL*	*S; N; N/EL*	*S; N; N/EL*	*S; N; N/EL*	*S/N*	*S/N*	*S/N*	*S/N*	*S/N*	*S/N*	*S/N*	*%*	*F*	*T*
A) ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1) Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	1,94	0,13 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	N/A		
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,05	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	40,14	2,68 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	5,35 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	20,31	1,36 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	2,51 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	CCM 7.4	11,78	0,79 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,54 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	1,70	0,11 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,11 %	F	
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	159,42	10,64 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	20,25 %		
CapEx de las actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		235,34	15,71 %	15,71 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	28,76 %		
De las cuales: facilitadoras		73,98	4,94 %	4,94 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	8,51 %	F	
De las cuales: de transición		0,00	0,00 %	0,00 %						S	S	S	S	S	S	S	0,00 %		T

A.2) Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)										
				EL; N/EL	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	
Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0,07	0,01 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,62	0,04 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,03 %
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	7,62	0,51 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	2,30 %
Operaciones de asistencia en tierra del transporte aéreo	CCM 6.20	6,25	0,42 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	23,37	1,56 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	CCM 7.4	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	1,35	0,09 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	57,74	3,85 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	23,63 %
Tratamientos de aguas residuales urbanas	WRT 2.2	2,71	0,18 %	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A
Producción de recursos hídricos alternativos para fines distintos del consumo humano	CE 2.2	1,38	0,09 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/A
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	41,36	2,76 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/A
Saneamiento de terrenos y zonas contaminadas	PPC 2.4	0,01	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/A
CapEx de las actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		142,48	9,51 %	6,48 %	0,00 %	0,18 %	0,00 %	2,85 %	0,00 %	25,96 %
CapEx de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		**377,82**	**25,22 %**	**22,18 %**	**0,00 %**	**0,18 %**	**0,00 %**	**2,85 %**	**0,00 %**	**54,72 %**
B) ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA										
CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía		1.120,36	74,78 %							
TOTAL		**1.498,18**	**100,00 %**							

S: sí, actividad elegible según la taxonomía y que se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente
N: no, actividad elegible según la taxonomía, pero que no se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente
EL: elegible, actividad elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente
N/EL: no elegible, actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente

	Proporción de las CapEx/CapEx totales	
	Que se ajusta a la taxonomía por objetivo	Elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	15,71 %	22,18 %
CCA		0,00 %
WTR		0,18 %
CE		2,85 %
PPC		0,00 %
BIO		0,00 %

En cuanto al CapEX elegible, ha descendido de 386,58 millones de € en 2022 a 377,82 millones de € (25,22 % del CapEX total) en 2023. De estos, 235,34 millones de € (15,71 % del total) se han considerado alineados de acuerdo con la Taxonomía Europea. El porcentaje de elegibilidad ha disminuido de forma significativa, debido a un incremento en los activos intangibles del CapEX por la adquisición de la filial de Aena BOAB en 2023, lo que ha incrementado el valor del denominador del KPI correspondiente, aunque por otra parte se ha sumado cierto volumen de CapEx asociado a los nuevos objetivos ambientales.

Proporción de los OpEx procedentes de productos o servicios asociados a actividades económicas que se ajustan a la taxonomía-divulgación correspondiente al año 2023

Ejercicio financiero 2023	Año 2023		Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjucio significativo")									
Actividades económicas	Códigos	OpEx	Proporción de las OpEx, año 2023	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Contaminación	Economía circular	Biodiversidad	Garantías mínimas	Proporción de los OpEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2022	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
Texto		*Moneda*	*%*	*S; N; N/EL*	*S; N; N/EL*	*S; N; N/EL*	*S; N; N/EL*	*S; N; N/EL*	*S; N; N/EL*	*S/N*	*S/N*	*S/N*	*S/N*	*S/N*	*S/N*	*S/N*	*%*	*F*	*T*
A) ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1) Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	N/A		
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,01	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	13,48	4,11 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	4,14 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	CCM 7.4	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	0,00	0,00 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,00 %	F	
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	111,63	34,06 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	29,23 %		
OpEx de las actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		125,12	38,18 %	38,18 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	33,37 %		
De las cuales: facilitadoras		13,49	4,12 %	4,12 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	4,15 %	F	
De las cuales: de transición		0,00	0,00 %	0,00 %						S	S	S	S	S	S	S	0,00 %		T

A.2) Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)										
				EL; N/EL	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	*EL; N/EL*	
Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,12	0,04 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	6,32	1,93 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	2,00 %
Operaciones de asistencia en tierra del transporte aéreo	CCM 6.20	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	CCM 7.4	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	0,00	0,00 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,00 %
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	58,17	17,75 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	25,00 %
Tratamientos de aguas residuales urbanas	WRT 2.2	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/A
Producción de recursos hídricos alternativos para fines distintos del consumo humano	CE 2.2	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/A
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/A
Saneamiento de terrenos y zonas contaminadas	PPC 2.4	1,04	0,32 %	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/A
OpEx de las actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		65,65	20,03 %	19,72 %	0,00 %	0,00 %	0,32 %	0,00 %	0,00 %	27,00 %
OpEx de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		**190,77**	**58,21 %**	**57,90 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,32 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**60,40 %**
B) ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA										
OpEx de actividades no elegibles según la taxonomía		136,93	41,79 %							
TOTAL		**327,70**	**100,00 %**							

S: sí, actividad elegible según la taxonomía y que se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente
N: no, actividad elegible según la taxonomía, pero que no se ajusta a la taxonomía en relación con el objetivo medioambiental pertinente
EL: elegible, actividad elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente
N/EL: no elegible, actividad no elegible según la taxonomía para el objetivo medioambiental pertinente

	Proporción de las OpEx/Total OpEx	
	Que se ajusta a la taxonomía por objetivo	Elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	38,18 %	57,90 %
CCA		0,00 %
WTR		0,00 %
CE		0,00 %
PPC		0,32 %
BIO		0,00 %

Por último, en el año 2023, el OpEX elegible ha ascendido a 190,77 millones de € (58,21% del total), de los cuales 125,12 millones de € (38,18%) se encuentran alineados.

Los resultados se incrementan en alineamiento respecto al reporte del año anterior.

2- Compromiso con el entorno

GRI 2-22; 3-3

Compromiso con los ODS

Logros en 2023

100% de la actividad en España y Reino Unido está certificada de acuerdo a la ISO 14001.

100% del consumo eléctrico procedente de fuentes renovables en la red española y en el aeropuerto de Luton.

70 % de reducción de emisiones propias de CO_2e en la red española (año base 2019).

Consecución del nivel 4 de la certificación Airport Carbon Accreditation de ACI EU en el aeropuerto de Londres-Luton y nivel 3 en los aeropuertos de AS Madrid-Barajas, JT Barcelona El Prat, Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol.

29.273 viviendas aisladas en el periodo 2000-2023 en la red española y en el aeropuerto de Londres-Luton

Aena frente la emergencia climática

Informe Actualizado del Plan de Acción Climática de España aprobado en la Junta General de Accionistas 2023.

Análisis de riesgos y oportunidades del cambio climático en 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 Compañía en materia de cambio climático.

Objetivos

Alcanzar en 2026 la neutralidad de carbono en España

Net Zero Emissions en 2040 en toda la Compañía.

Obtener la validacion de objetivos para corto y largo plazo (1.5ºC) en base a SBTi en 2024

Gestión eficiente del agua y economía circular

Reducción de residuos generados.

Uso de materiales sostenibles.

Impulso a la segregación y reciclaje.

Gestión eficiente del agua

Colaboración & concienciación.

Objetivos

España 2030

• Reducción del consumo de agua en un 10% por pasajero con respecto a 2019.

• Incremento del uso de fuentes de agua alternativas por pasajero un 150% con respecto a 2019.

Zero Waste en 2040

Brasil: Zero Waste en 2040.

Reino Unido: Mantener Zero waste

Gestión del ruido

Reducir al mínimo los niveles acústicos y proteger la calidad de la vida de las poblaciones del entorno a través de 3 lineas clave:

- Medición, reducción y control.
- Planes de aislamiento acústico.
- Comunicación.

Objetivos

Implementación de sistemas de monitorización de ruido.

España: Alcanzar un total de 33.000 viviendas aisladas acústicamente en 2030.

Protección de la biodiversidad

La presencia de vegetación, fauna y espacios naturales que disponen de algún nivel de protección se armoniza con el funcionamiento del aeropuerto a través de la adopción de diversas medidas que permiten prevenir cualquier afección que pueda causarse sobre estos entornos naturales

Objetivos

Proteger y fomentar la biodiversidad local y global.

Colaboraciones con terceros para contribuir a la protección y conservación de la biodiversidad

Seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario.

Elaboración de Estudios de Fauna y Hábitats

Contaminación atmosférica

Proyectos estratégicos para la reducción de contaminantes ligados a la calidad del aire (NOx, SOx, PM10)

Caracterización, control, vigilancia y corrección de las emisiones mediante redes de vigilancia de calidad del aire.

Objetivos de reducción

En España, a 2030

22% de las emisiones de NOx por pasajero con respecto a 2019.

36% de las emisiones de SOx por pasajero con respecto a 2019.

15% de las emisiones de PM por pasajero con respecto a 2019.

Reino Unido:

Evaluar la calidad del aire local existente;
Identificar la contribución del aeropuerto a la calidad del aire local y las fuentes clave relacionadas con el aeropuerto;
Proporcionar medidas de mitigación para reducir las emisiones de calidad del aire de estas fuentes.

Gestión del agua

Control de uso y medidas de eficiencia hídrica.

Huella hídrica (España).

Iniciativas para el consumo responsable de agua.

Objetivos

España: Disminución del consumo de agua en un 10% por pasajero en 2030 con respecto a 2019 (5% de reducción en 2026) en aeropuertos españoles; e 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.

Nota: En algunos casos, ha sido necesario estimar algunos indicadores relacionados con la gestión y el desempeño ambiental de los nuevos aeropuertos de la filial de Aena en Brasil BOAB, en cuyo caso ha sido explicado de forma expresa en cada ocasión. Asimismo, al no disponer del dato primario relativo al mes de diciembre para algunos indicadores ambientales a fecha de cierre de este informe, por norma general estos han sido estimados teniendo en cuenta los datos primarios correspondientes a los meses previos (enero-noviembre) o los meses correspondientes del ejercicio anterior en su caso.

2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible

(GRI 3-3)

Escenario actual

Tras el parón provocado durante la pandemia, el sector aéreo trabaja para que las generaciones futuras puedan seguir disfrutando de un transporte aéreo que favorezca la conectividad, sin obviar que el futuro del transporte sólo será posible si se desarrolla de forma sostenible.

En base a ello, se encuentra inmerso en un revolución sostenible, estableciendo objetivos específicos y desarrollando acciones a través de importantes palancas, como la innovación y las nuevas tecnologías, para promover la sostenibilidad y reducir sus emisiones de CO_2.

A este respecto, el nuevo marco normativo europeo refuerza esta visión, y a pesar de que estén apareciendo nuevos desafíos como los conflictos geopolíticos, la crisis energética, las incertidumbres en el ámbito macroeconómico (inflación, tipos de interés) o las nuevas exigencias medioambientales que supondrán un incremento de los costes, el Grupo Aena apuesta mas que nunca por la sostenibilidad y por convertirse en tractor del cambio hacia un transporte aéreo más respetuoso y en equilibrio con nuestro entorno.

En este capítulo se describen de forma detallada la gobernanza, la gestión de los riesgos y la estrategia ambiental de la Compañía, así como las métricas, objetivos y los progresos alcanzados en las diferentes áreas de gestión ambiental.

Así, en España, el Plan Estratégico 2022-2026 de Aena establece la sostenibilidad como factor transversal en la hoja de ruta de la Compañía incluyendo varios habilitadores clave para lograr un crecimiento responsable, otorgándole especial importancia a la línea medioambiental, en línea con lo ya reflejado en el DORA 2022-2026, la Estrategia de Sostenibilidad 2022-2030 y el Plan de Acción Climática 2021-2030.

Asimismo, en Reino Unido, la Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton incluye la minimización del impacto ambiental, a través de un serie de objetivos específicos anuales, como prioridad estratégica.

En cuanto a Brasil, cabe destacar que Aena resultó adjudicataria de la concesión de la explotación y mantenimiento de once aeropuertos en Brasil (BOAB), los cuales junto a los aeropuertos de la filial de Aena ANB, ya han comenzado a trabajar para alinear sus objetivos con los de la Compañía en el ámbito de la sostenibilidad.

A través de estas hojas de rutas, adaptada a los distintos contextos en el que operan las sociedades del Grupo, se establece la sostenibilidad como eje estratégico clave, buscando minimizar la huella ambiental y haciendo un uso responsable y eficiente de los recursos. De este modo, marca las condiciones para el desarrollo sostenible de la red de aeropuertos y aporta los estándares ambientales necesarios para que el desarrollo del sector se lleve a cabo, garantizando en todo caso el respeto del entorno.

Marcos de referencia y áreas de gestión medioambiental

La Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y el Plan de Acción Climática 2021-2030[64] de Aena sirven como guía de acción para la Compañía hasta 2030 en las siguientes áreas de gestión ambiental:

- Cambio climático, eficiencia energética y energías renovables.
- Huella hídrica y gestión eficiente del agua.
- Economía circular.
- Calidad del aire.
- Gestión del ruido.
- Preservación de la biodiversidad.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, los compromisos con estos aspectos quedan recogidos en la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 y en el Plan de Reducción de Carbono.

En Brasil, se continúa trabajando en la elaboración de un plan estratégico en materia de sostenibilidad, lo que incluye la vertiente ambiental, alineado con los principales objetivos corporativos y adaptado a las necesidades del entorno en el que opera.

Gobernanza medioambiental

(GRI 2-9; 2-12; 2-13)

El Consejo de Administración de Aena reconoce la importancia de la sostenibilidad y la lucha contra el cambio climático como prioridades fundamentales en la gestión de la Compañía. En el transcurso del año 2023, se ha avanzado significativamente en la implementación y ejecución de las acciones definidas en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y el Plan de Acción Climática. Específicamente, los avances y el cumplimiento de los objetivos en materia de acción climática se ha presentado en el Informe Actualizado del Plan de Acción Climática del año 2022 a los accionistas en la Junta General de Accionistas. Esta práctica de transparencia y rendición de cuentas se mantendrá en los ejercicios futuros, asegurando una ejecución adecuada e implementación efectiva del Plan de Acción Climática.

[64] El Plan de Acción Climática fue integrado en la Estrategia de Sostenibilidad.

Dentro de las responsabilidades del Consejo de Administración en el ámbito ambiental, se incluyen las siguientes funciones:

- Seguir, aprobar y reportar el Plan de Acción Climática así como los posteriores informes.
- Orientar y controlar la estrategia, objetivos, riesgos y resultados en materias relacionadas con el medioambiente.
- Implementar un modelo retributivo vinculado a objetivos de sostenibilidad ambiental.
- Apoyar a la Comisión de Auditoría en el proceso de supervisión del sistema de control y gestión de riesgos, asegurando la identificación, gestión y comunicación de los principales riesgos ambientales dentro de los niveles planificados.

Por otro lado, la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, dependiente del Consejo de Administración de Aena, es responsable de la correcta materialización, puesta en marcha, reporte y supervisión trimestral del cumplimiento de los objetivos del Plan de Acción Climática 2021-2030.

Además, a través de la figura del *Chief Green Officer* (CGO) se integra la sostenibilidad como un elemento fundamental en la toma de decisiones de la Compañía y se fortalece el compromiso en esta área con todas las partes interesadas. Las principales responsabilidades del CGO incluyen la incorporación de la sostenibilidad en todas las áreas de negocio de la Compañía, así como la comunicación de cualquier actualización y avance en materia de sostenibilidad, tanto al Consejo de Administración como a los empleados, a través de los canales designados para ello. Además, el CGO forma parte del Comité de Dirección Ejecutiva y entre sus funciones específicas, destaca el desarrollo y supervisión de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 de Aena.

Por último, como muestra del compromiso con la consecución de los objetivos, la Compañía liga la aprobación en la Junta General de Accionistas del Informe Actualizado de Acción Climática .

Asimismo, la compañía dispone de un grupo de trabajo interno creado específicamente para coordinar, de forma transversal, el despliegue del Plan de Acción Climática y apoyar su implantación, fomentando la implicación activa y directa de todas las áreas y empleados.

En el Reino Unido, el CEO del Aeropuerto de Londres-Luton, ocupa el papel de máximo responsable de los objetivos y riesgos en materia de sostenibilidad. Además, se establece el Comité de Sostenibilidad, el cual está presidido por la *Chief Green Officer* (CGO) de Aena.

La relevancia de la Sostenibilidad ambiental ha implicado que se vincule la consecución de los objetivos asociados, al sistema de gestión y evaluación del desempeño de sus empleados[65].

En este sentido, el cumplimiento progresivo del Plan de Acción Climática 2021- 2030 influye sobre la retribución de la plantilla de Aena en España, incluyendo al CEO, miembros del Comité de Dirección Ejecutiva, Director de Sostenibilidad, y al resto de la Alta Dirección y trabajadores.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, los objetivos clave de sostenibilidad, se incluyen dentro de los objetivos de bonificación de gestión y determinan el nivel de remuneración de bonificación en función del desempeño. Estos objetivos aplican al director ejecutivo, a todos los miembros del equipo ejecutivo, al responsable de sostenibilidad y al gerente senior de Net Zero.

En Brasil, la gobernanza de los asuntos medioambientales recae sobre la figura del gerente de calidad y medioambiente, quien coordina las políticas ambientales aprobadas por el Consejo de Administración, la obtención de las certificaciones correspondientes de los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, así como de la coordinación con Aena, en España, en la definición de planes de acción climática y sostenibilidad de cara al futuro. Dicha gerencia reporta a la Dirección de Relaciones Institucionales y Comunicación, siendo el último responsable en asuntos ambientales el Director Presidente. Asimismo, en 2023 se ha creado un Comité de Sostenibilidad, formado por todos los Directores Corporativos, con el objetivo de establecer los principios de la Estrategia de Sostenibilidad y sus correspondientes objetivos así como el seguimiento de los mismos.

[65] En las filiales de Aena en Brasil aún no disponen de objetivos en materia de sostenibilidad ligados a la retribución variable.

2.1.1. Modelo de gestión del capital natural[66]

(GRI 2-23)

Políticas y estrategias

Objetivos Estratégicos

España, Reino Unido, Brasil

Política de Sostenibilidad: aprobada por el Consejo de Administración y actualizada en 2023, define y establece los compromisos, políticas, objetivos y estrategia a seguir por Aena para llevar a cabo su actividad, optimizando la contribución al desarrollo sostenible, creando valor a largo plazo, maximizando los impactos positivos, y minimizando los negativos en la sociedad y el medio ambiente a lo largo de toda su cadena de valor, comportándose de manera ética y transparente. Entre sus principios generales de actuación, se encuentran el de integrar la sostenibilidad en todas las áreas de negocio y niveles organizativos de la Sociedad, trasladando esta cultura a empleados, clientes, proveedores, cadena de valor, socios y al resto de grupos de interés y vela por la gestión sostenible y el alineamiento con los objetivos de sostenibilidad social y ambiental por parte de las empresas proveedoras y contratistas, en el ámbito de los trabajos desarrollados para Aena. También hace referencia a minimizar los impactos ambientales promoviendo una transición hacia la economía circular que incluya todos los procesos.

Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo: actualizada en 2023, presenta los principios que sirven como guía y marco de referencia en el desarrollo de la actividad de la Compañía en materia ambiental, de forma integrada con la calidad, la salud y seguridad en el trabajo. Entre ellos, se encuentran el de asegurar la protección del medioambiente y prevenir la contaminación, integrando criterios de desarrollo sostenible que contribuyan a reducir el impacto 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 2021-2030. marca la hoja de ruta de la Compañía en materia de sostenibilidad para el periodo 2021-2030, poniendo el foco de atención en el compromiso de la Compañía en la lucha contra el cambio climático, la mejora de la calidad del aire, la correcta gestión del ruido y del agua, la protección de la biodiversidad para para su consecución. Además, establece una serie de medidas e indicadores para el seguimiento y cumplimiento de los objetivos marcados.

Plan de Acción Climática 2021-2030: refleja el compromiso de Aena con la descarbonización y la emergencia climática como asuntos claves en su gestión. Los objetivos y compromisos marcados en la declaración del Gobierno de España ante la emergencia climática y ambiental, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, los ODS y las recomendaciones del TCFD.

Plan Estratégico para la Gestión del Agua 2021-2030: incluye el diagnóstico de situación en materia de gestión del agua de los aeropuertos, así como objetivos estratégicos y específicos de mejora y planes de acción e iniciativas para garantizar una gestión sostenible del agua en línea con los ODS.

Vigilancia ambiental de proveedores (ISO 14001): realización de una evaluación ambiental de la cartera de propiedades y operaciones de inquilinos de la Compañía.

Planes de Acción en materia de contaminación acústica.

Alcanzar en 2026 la neutralidad de carbono y Net Zero Carbon en 2040

Alcanzar desperdicio 0 (Zero Waste) en 2040.

Reducir un 22% las emisiones de NOx por pasajero en 2030 con respecto a 2019.

Reducir un 36% las emisiones de SOx por pasajero en 2030 con respecto a 2019.

Reducir un 15% las emisiones de PM por pasajero en 2030 con respecto a 2019.

Disminuir el consumo de agua en un 10% por pasajero en 2030 respecto a 2019 (5% de reducción en 2026).

Incrementar el uso de fuentes de agua alternativas por pasajero un 150% en 2030 respecto a 2019 (50% de incremento en 2026).

Mantener y ampliar los sistemas de monitorado de ruido.

Incrementar el volumen de viviendas aisladas en un 36%, alcanzando las 33.000 viviendas aisladas en 2030.

[66] Pueden consultarse los enlaces a aquellas políticas y estrategias públicas, referenciados en este apartado, en el apartado “Enlaces de interés” de este informe.

Políticas y estrategias	Objetivos Estratégicos
Reino Unido	
Política Energética: alineada con la norma ISO 50001, esta Política muestra el compromiso del Aeropuerto con la mejora de la gestión y el desempeño energético. **Política Medioambiental:** reconoce y acepta la responsabilidad del Aeropuerto para minimizar su impacto medioambiental, y se compromete a revisar continuamente su desempeño. **Estrategia de Negocio Responsable:** establece los objetivos y acciones para 2020-2025, en relación con el cambio climático entre otras áreas de sostenibilidad. Concretamente, contiene 6 líneas de actuación, estando la primera enfocada a garantizar el cuidado del entorno medioambiental con responsabilidad y eficiencia, y minimizar el impacto ambiental del Aeropuerto, a través de una serie de objetivos específicos. **Plan de Acción del Ruido** en el Aeropuerto de Londres-Luton 2019-2023. **Política de consultas y quejas** sobre ruido de aeronaves del Aeropuerto . **Estrategia de acceso al Aeropuerto**: el Aeropuerto de Londres-Luton es el quinto aeropuerto de pasajeros más transitado del Reino Unido, con excelentes conexiones de transporte que lo conectan con Londres, el sureste, el este de Inglaterra y el sur de Midlands. **Plan de reducción de carbono.** Hoja de ruta del aeropuerto para la consecución de los objetivos de descarbonización.	Compromiso Net Zero Carbon 2040. Waste Zero Explorar la viabilidad del uso de agua regenerada y desarrollar iniciativas de ahorro de agua. Desarrollar una estrategia de calidad del aire y reducir la contaminación del aire por NOx y PM. Minimizar el impacto de los productos *de-icing* de aeronaves Fomentar el uso de la movilidad sostenible. Colaborar con aerolíneas para disminuir el ruido de las aeronaves y mejorar la gestión del ruido. Reducir el número y la gravedad de posibles derrames en el aeropuerto. Colaborar con socios comerciales en el aeropuerto para la reducción y eliminación de plásticos de un solo uso, evitando su utilización.
Brasil	
Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética de Aena Brasil: política alineada con los compromisos del Grupo **Política de Sostenibilidad de Aena Brasil**: alineada con los compromisos del Grupo **Comisión de Gestión de Riesgos de Fauna** **Comisión de Gestión de Ruido Aeronáutico**	Compromiso Net Zero Carbon 2040. Disminución de las emisiones de carbono a través del mapeo del inventario de GEI e iniciativas relacionadas con las obras de infraestructura que permitirán alcanzar los objetivos de reducción, así como fomento de actualización de equipos más eficientes y sostenibles. Calidad del aire: mantener los niveles de calidad del aire por debajo de los valores límite y mejorar el control óptimo de las fuentes de emisión y mejora de la vigilancia de la calidad del aire. Consumo hídrico: tratamiento y reutilización de agua. Proteger y fomentar la biodiversidad local. Disminución de residuos y aumento de reciclaje: Objetivo Waste Zero Migración del 100% del consumo de electricidad al mercado libre de energía que permite la compra de energía verde para los aeropuertos de Aena Brasil. Control de ruido e implementación de los planes de acción

2.1.2. Certificaciones ambientales

(GRI 3-3)

En España, los compromisos de Aena en materia medioambiente se articulan a través de su Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente (SGI). Dicho sistema está implementado desde el año 2014 y tiene como objetivo facilitar el aseguramiento legal, la evaluación de aspectos ambientales, la minimización de impactos negativos, la identificación de riesgos, la comunicación con las partes interesadas y la vigilancia ambiental de proveedores.

El Sistema de Gestión Medioambiental aplicable al 100% de la actividad en España está certificado según ISO 14001 y el Sistema de Gestión de la Calidad aplicable a todas las unidades de Servicios Centrales, y los centros está certificado de acuerdo a la ISO 9001.

	Instrumentos de Gestión	Certificaciones
Medio Ambiente (ISO 14001)	Aborda los aspectos ambientales más significativos vinculados a la actividad aeroportuaria, entre otros: emisiones acústicas, contaminación atmosférica, emisiones de gases de efecto invernadero, consumo de agua, consumo de energía, residuos peligrosos y no peligrosos, vertidos, contaminación de suelos y control ambiental de proveedores. Esta certificación abarca el 100% de la actividad de Aena. En el marco del sistema y mediante auditorías muestrales que se realizan periódicamente en los centros, se garantiza la mejora continua del desempeño ambiental de la actividad.	Certificados: servicios centrales y aeropuertos en España y Reino Unido. Se han renovado en 2023. En la red de aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil se encuentra en proceso de implementación el Sistema de Gestión Integrado,estando prevista la certificación entre 2025-2026.
Calidad (ISO 9001)	Norma internacional basada en la gestión y los requisitos de control de los procesos destinada a alcanzar la mejora de los mismos, centrándose en la detección y determinación de procesos de la organización como actividad decisiva para un funcionamiento eficaz. En el marco del sistema, y mediante auditorías muestrales que se realizan periódicamente en los centros, se garantiza la mejora continua de la calidad de los procesos, logrando satisfacer las necesidades y expectativas de los clientes.	Certificados: servicios centrales y aeropuertos de España. Se han renovado en 2023. En la red de aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil se encuentra en proceso de implementación el Sistema de Gestión Integrado, estando prevista la certificación entre 2025-2026.
Reglamento EMAS	Define un esquema de gestión y auditorías ambientales, basándose en la norma ISO 14001, y propone una sistemática eficaz para ayudar a las organizaciones a gestionar y mejorar de manera continua su desempeño ambiental. EMAS contiene requisitos propios que le convierten en un modelo de excelencia para la gestión ambiental.	Aeropuertos de Menorca y de Tenerife Sur, siendo la fecha de la última validación en 2023.
Eficiencia energética (ISO 50001)	Norma internacional de sistemas de gestión de energía que proporciona una herramienta para optimizar sistemáticamente el rendimiento energético y fomentar una gestión más eficiente de la energía.	Certificación renovada en el 2023 de: • Aeropuerto de Reus. • Aeropuerto de Valladolid. • SATE Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. • Aeropuerto Zaragoza. • Aeropuerto de Londres-Luton.

	Instrumentos de Gestión	Certificaciones
Norma ISO 20906	Norma específica para el seguimiento de la afección acústica a través de los Sistemas de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo de los aeropuertos. La obtención de esta acreditación supone un paso más para asegurar la calidad de los datos que Aena ofrece públicamente. Aena fue el primer operador mundial en disponer de datos de ruido acreditados de acuerdo con la norma ISO 20906, en los aeropuertos españoles más relevantes. Actualmente se encuentran acreditados los Sistemas de Monitoreo de Ruido de algunos aeropuertos.	Certificaciones renovadas en el 2023: • Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas • Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández • Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat • Aeropuerto Málaga-Costa del Sol • Aeropuerto Palma de Mallorca • Aeropuerto de Valencia
Airport Carbon 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 CO_2 adquiridos. Aena cuenta con 9 aeropuertos españoles acreditados en el programa que suponen alrededor del 91% de las emisiones de la red en España (a partir de 2020). Asimismo, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton también dispone de la acreditación. El objetivo de Aena es alcanzar en 2026 el nivel 4+ en los aeropuertos de Madrid y Barcelona y nivel 3+ neutralidad en los principales aeropuertos. Resaltar que la certificación ACA se encuentra basada en GHG protocol.	Certificaciones obtenidas: Nivel 4 - Transformación • Aeropuerto de Londres-Luton (ascenso de nivel en mayo 23). Nivel 3 - Optimización • Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (ascenso de nivel en mayo 23) • Aeropuerto de Palma de Mallorca (renovación de nivel en mayo 23) • Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (renovación de nivel en mayo 23) • Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (renovación de nivel en mayo 23) Nivel 2 - Reducción: • Aeropuerto César Manrique-Lanzarote (renovación de nivel en mayo 23) • Aeropuerto de Menorca (renovación de nivel en mayo 23) • Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández (renovación de nivel en mayo 23) • Aeropuerto de Ibiza (renovación de nivel en mayo 23) Nivel 1 - Inventario • Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro (renovación de nivel en junio 23)

En Brasil, debido a la nueva concesión de BOAB, se revisó el plan de certificación para incluir a todos los aeropuertos de Aena Brasil. Con esto, se verificó la previsión de obtención de las certificaciones ISO 14001, ISO 9001, ISO 50001 e ISO 14064 entre 2025 y 2028. Asimismo, se prevé obtener la Certificación de ACA, de manera escalonada por aeropuerto y bloque de concesión.

2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales

(GRI *3-3*; 413-1)

Aena tiene a su disposición varias herramientas para identificar, monitorizar y gestionar riesgos medioambientales, destacando los relacionados con el cumplimiento normativo en materia ambiental, el cambio climático (ver apartado "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático") o el impacto acústico.

- Como parte del Sistema de Gestión Ambiental, se identifican los requisitos legales en materia ambiental que inciden en la Compañía, facilitándose el seguimiento de su cumplimiento.
- Esto se complementa con el Sistema de Control y Gestión de Riesgos de la Compañía, que se apoya en el mapa de riesgos del Grupo Aena donde se identifican los riesgos ambientales y de sostenibilidad existentes. Este Sistema incluye además mecanismos para la gestión de los riesgos identificados.

Además de lo anterior, en el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres Luton ha establecido en su manual medioambiental y energético el cumplimiento con las normas ISO 14001 y 50001 y la identificación de los riesgos y oportunidades relacionados con la gestión energética y que se utilizará para informar a la dirección de los sistemas de gestión. Los riesgos y oportunidades se identifican, describen y abordan (según corresponda) a través de la estructura de gobernanza de riesgos, que a su vez permite identificar los aspectos medioambientales de las actividades y servicios a controlar y aquellos sobre los que puede influir, teniendo en cuenta una perspectiva de ciclo de vida, desarrollos nuevos o planificados y actividades nuevas o modificadas.

Asimismo, Aena integra la variable ambiental en su toma de decisiones a través de las Evaluaciones de Impacto Ambiental de sus Planes Directores y Proyectos, especialmente en aquellos que puedan suponer un impacto significativo sobre el medioambiente. De este modo, se favorece la preservación de los recursos naturales¡, minimizando posibles riesgos o impactos en la ampliación de sus infraestructuras (más información en el apartado "Protección de la biodiversidad" del presente capítulo).

Algunos indicadores relacionados con la gestión medioambiental y los recursos dedicados a la mejora de la gestión medioambiental y la prevención de riesgos ambientales (GRI 3-3)

		2022			2023 (A)		
		España	Reino Unido	Brasil	España	Reino Unido	Brasil
Nº de personas asignadas a la gestión del medio ambiente		SSCC: 63 (Aena+AT) y 57 (aeropuertos, de los cuales algunos con dedicación parcial a gestión ambiental)	7	2	SSCC: 60 (Aena+AT) y 57 (aeropuertos, de los cuales algunos con dedicación parcial a gestión ambiental)	8	5
Inversión destinada a la protección y mejora del medio ambiente (€)		19.814.000 €	383.344 €	2.388.066,28 €	47.349.000 €	0 €	1.402.393,1 €
Gasto destinado a la protección y mejora del medio ambiente (€)		16.310.000 €	-	1.020.767 €	14.907.000 €	0 €	1.358.877,0 €
Inversión en I+D+i para reducir los impactos generados por contaminación, generación de residuos o el uso de recursos (€)		288.336 €	-	928.048 €	332.020 €	0 €	1.880.378,7 €
Inversión destinada a actividades en I+D+i en materia de medio ambiente y cambio climático (€)		185,83 €	-	10.653.666,96 €	284.989 €	753.110,9 €	1.357.715,4 €
Costes asociados a impactos generados por contaminación, generación de residuos o el uso de recursos (€)		7.292.832 € (correspondiente a gestión de residuos)	441.628,2 €	486.940 €	8.121.159,42 €	330.341,2 €	0 €
Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental, incluyendo los relacionados con el consumo de agua	Nº	0	0	0	1	0	0
	€	0 €	0 €	0 €	2.990,74 €	0 €	0 €
Rendimiento de las inversiones ambientales	CapEX / OpEX	Ver apartado "Taxonomía de Finanzas Sostenible".					
Provisiones y garantías para riesgos ambientales		Ver Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión 2022			Ver Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión 2023		

(A) Tipo de cambios a 31 de diciembre de 2023: EURvsGBP= 0,86905 | EURvsBRL= 5,3618

2.1.4. Consultas ambientales[67]

(GRI 2-25; 2-26; 2-29)

En España, Aena pone a disposición de los usuarios distintas plataformas para que puedan realizar sus solicitudes de información, quejas y sugerencias en materia medioambiental:

- La Oficina de Atención Ambiental que puede encontrarse en la web pública, a través de la cual se da respuesta a las mismas de manera ágil y transparente.
- La Oficina de Gestión de los Planes de Aislamiento Acústico, la cual tiene la función específica de recibir cuestiones relacionadas con el ruido.
- La Oficina Ambiental del Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas ("OFIMA"), y la Oficina Ambiental del Aeropuerto de Barcelona-El Prat ("SAIM") a través de las cuales se reciben las quejas que se puedan producir en las poblaciones vecinas a esta instalación aeroportuaria específica.), similar a la anterior pero relativa a este aeropuerto específicamente.
- El Mapa interactivo (WebTrack) de ruido ubicado en la web pública, el cual permite hacer un seguimiento del recorrido de los aviones que despegan o aterrizan en el aeropuerto y formular quejas sobre sucesos sonoros para investigar su procedencia y hacer un seguimiento sobre su minimización.
- El portal de servicios telemáticos.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton pone a disposición de los usuarios un mapa Interactivo de Ruido denominado Sitio web de TraVis, desde el cual se pueden efectuar consultas medioambientales y quejas sobre ruido de aeronaves. Existen, además, otros modos de contactar a estos efectos (vía telefónica, email, etc).

En Brasil, los usuarios de los aeropuertos de las filiales de Aena y otros afectados pueden realizar consultas, sugerencias, quejas y reclamaciones en esta materia mediante el Canal de Ouvidoria (online), entre otras herramientas (correos electrónicos, servicio al cliente, etc).

Entre los principales datos relativos a la gestión de consultas ambientales, destacan los siguientes:

- 24.899 quejas recibidas en materia de medioambiente en Aena (33.512 en 2022).
- 99,70 % de quejas relacionadas con el ruido (99,92% en 2022).
- 100% de respuestas resueltas (100% en 2022).

Indicadores quejas ambientales

	2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Quejas ambientales	13.978	19.533	1	**33.512**	9.471	15.415	13	**24.899**
Quejas relativas a ruido	13.964	19.519	0	**33.483**	9.414	15.411	0	**24.825**

Nota: En el 2022, el 83% de las quejas relativas a ruido recibidas en Reino Unido correspondían a las realizadas por 10 personas.

[67] Ver enlaces a las webs referenciadas en este apartado en el capítulo "Enlaces de interés."

2.1.5. Sostenibilidad y cadena de valor

Arrendamientos verdes

A través de la incorporación de criterios medioambientales a lo largo de toda su cadena de valor, el Grupo Aena introduce su compromiso con el respeto y el cuidado medioambiental, incluyendo tanto su actividad comercial como la relación con sus proveedores.

En España, Aena realiza operaciones conocidas como green leasing o "arrendamientos verdes" en su actividad inmobiliaria con el objetivo de minimizar el impacto ambiental de dichas prácticas (reducción del consumo de energía, generación de residuos, emisiones, etc.). Para alcanzar este fin, se incluyen cláusulas de obligado cumplimiento durante toda la ejecución del contrato. Asimismo, y en lo relativo a la relación con sus proveedores, los pliegos de contratación introducen cuestiones ambientales como criterio a la hora de evaluar a los posibles licitadores, y como aspecto de obligado cumplimiento, tanto en el momento de firma del contrato como durante la ejecución del mismo (cláusulas, condiciones especiales de ejecución, etc).

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres Luton ha introducido en 2023 la denominada Carta de la Cadena de Suministro Sostenible, que extiende las prácticas de Sostenibilidad (ambientales, sociales y empresariales) a lo largo de la cadena de suministro. Esta Carta recoge los criterios del aeropuerto sobre cómo debe ser el desempeño en sostenibilidad e sus proveedores. De esta forma, permite reconocer las diferencias en la actividad y la madurez de la gestión de la sostenibilidad y, por lo tanto, el desempeño de la sostenibilidad de los proveedores. En base a la información gestionada en la misma, el Aeropuerto requiere a sus proveedores colaboración en áreas específicas y acciones relevantes en materia de sostenibilidad. Para el desarrollo de esta herramienta el Aeropuerto ha seguido las mismas prácticas que se establecen en su política ambiental y las acciones definidas en la Estrategia de Negocio Responsable. Todo ello permite evaluar de forma continua la gestión de cuestiones ambientales, sociales y de gobierno corporativo.

Cabe destacar también la colaboración del Aeropuerto de Londres-Luton con el *London School of Economics* para evaluar los impactos de la cadena de suministro y desarrollar una serie de recomendaciones al respecto.

En base a lo anterior, se han establecido objetivos relacionados con la gestión ambiental de la cadena de suministro, tales como los detallados a continuación:

- Como mínimo, destinar un 25% del gasto en la cadena de suministro a proveedores basados en un radio de 20 millas del aeropuerto.
- Incluir criterios en materia de sostenibilidad en el 75% de los contratos con proveedores (por valor).

En Brasil, los aeropuertos de las filiales de Aena también incorporan cláusulas ambientales en los procesos de contratación para asegurar el cumplimiento de la legislación ambiental del país a la hora de contratar a terceros. Además, se realiza un análisis específico con el fin de conocer y mitigar los riesgos relacionados con los proveedores (entre los cuales se encuentran aquellos en materia medioambiental).

En todos los casos, el incumplimiento de cláusulas o criterios ambientales establecidos en los contratos con proveedores y arrendatarios puede resultar en penalizaciones y sanciones.

Política de Sostenibilidad	Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo	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.	Implanta directrices relacionadas con cuestiones derivadas de las operaciones de los arrendatarios, abordando las cuestiones medioambientales en general (prevención de la contaminación, uso eficiente de los recursos y gestión adecuada de los residuos) y refleja el compromiso de establecer medidas para concienciar y comunicar a las principales partes interesadas sobre esta Política y los posibles impactos medioambientales asociados a la actividad aeroportuaria. Durante 2023 esta Política ha sido actualizada incorporando y adaptando sus principios a lo requerido por los principales analistas/proveedores ESG.	Introduce criterios de sostenibilidad en la consideración del diseño urbanístico y arquitectónico de los futuros desarrollos inmobiliarios en los principales aeropuertos (Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat Josep Tarradellas). Estos documentos se complementarán con los pliegos de licitación para los proyectos de construcción de los futuros Planes Inmobiliarios y garantizan la inclusión del componente de sostenibilidad ambiental en las pautas generales de diseño y en materia de urbanización y paisaje.	Cláusulas ambientales en los pliegos de contratación: Los pliegos de contratación disponen de cláusulas ambientales que establecen requisitos como la obtención de certificaciones en este ámbito como la ISO 14001. En el caso de los pliegos técnicos de los contratos de agentes de handling, por ejemplo, se ha formalizado la necesidad de realizar un plan de sustitución de equipos con el objetivo de reducir emisiones contaminantes. En este sentido, durante 2023 se ha adjudicado el mayor concurso de handling del mundo, en el que se ha requerido a los agentes la obligatoriedad de disponer al menos de un 49% de vehículos y equipos sostenibles en 2030 que se incrementará hasta el 78% en 2030. Las propuestas de los adjudicatarios suponen mejoras muy significativas respecto a los mínimos establecidos en el pliego de 34% de flota eléctrica en 2024 y 49% en 2030, concretamente, el 80% y el 88%, respectivamente. También se fomenta el uso compartido de equipos para aumentar la eficiencia en las operaciones y se establece una antigüedad máxima de medios de 10 años para jardineras y 12 años para el resto. En Reino Unido, la sostenibilidad en los procesos de contratación se gestiona con el apoyo de la información que proporciona la Carta de la Cadena de Suministro Sostenible y el trabajo del "comité de adquisiciones" de LLA que analizan las solicitudes de adquisiciones relevantes desde el punto de vista de la sostenibilidad. Todo ello es liderado por el equipo ejecutivo o un representante del equipo de sostenibilidad con el fin de alcanzar una gestión por objetivos centrada en sostenibilidad. Además de incluir objetivos de sostenibilidad en los contratos, en el aeropuerto se realiza el seguimiento para garantizar que se alcanzan dichos objetivos. Asimismo, los pliegos de contratación incluyen cuestiones ambientales como criterio en la evaluación del adjudicatario, como aspecto obligatorio a cumplir tanto en el momento de firma del contrato como durante la ejecución del mismo (cláusulas, condiciones especiales de ejecución, etc).

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
La supervisión del comportamiento ambiental de las empresas (contratadas y arrendatarios) por parte de Aena se contempla en los pliegos, así como el apoyo al desarrollo de iniciativas de mejora en la gestión ambiental, especialmente en ámbitos y actividades con un potencial impacto significativo sobre el medioambiente. La realización de seguimientos periódicos, visitas a instalaciones y revisión de aspectos relacionados con los Planes de Vigilancia son comunes y tienen como objetivo: • Establecer las normas y actuaciones de obligado respeto por empresas contratadas y terceros que desarrollen actividades en las instalaciones de Aena. • Identificar y controlar los aspectos ambientales de las actividades realizadas en las instalaciones, recintos y locales propiedad de Aena. • Verificar la adecuada prestación del servicio.	Incluyen requisitos a potenciales arrendatarios relativos a la incorporación de medidas de naturaleza ambiental (por ejemplo, medidas para la correcta gestión de residuos, de almacenamiento de sustancias peligrosas, vertidos, etc.) así como la supervisión y estricto seguimiento de las mismas (ver Capítulo 3). Dichas requisitos deberán considerarse en el planteamiento de sus ofertas.	Aena pone a disposición de contratistas y arrendatarios buenas prácticas de desempeño ambiental, fomentando un desempeño colaborativo y responsable en su gestión. A este respecto durante 2023 destaca: • 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. En Reino Unido la colaboración del Aeropuerto de Londres Luton con el London School of Economics para evaluar los impactos de la cadena de suministro y desarrollar una serie de recomendaciones al respecto.	El Grupo Aena dispone de un Código de Conducta de Proveedores que reúne todas sus expectativas en varias materias (entre las cuales se encuentra la medioambiental) y que los integrantes de su cadena de suministro deben aceptar y seguir con el fin de establecer o continuar la relación contractual. Este Código de Conducta de terceros resulta de aplicación a las sociedades de Aena participadas íntegra o mayoritariamente por Aena, domiciliadas en España. A los terceros con los que contraten las sociedades que no estén domiciliadas en España, les resulta de aplicación el Código de Conducta de terceros, siempre y cuando sea compatible con la normativa local que les aplique y no tengan su propio Código con similar alcance. A este respecto, los aeropuertos de Aena en Brasil y Reino Unido disponen de su Código de Conducta para terceros, adaptados a su propio contexto. (ver Capítulo 4 “Gestión responsable”).

Compras sostenibles

La adopción de nuevas tecnologías y la incorporación progresiva de estándares más respetuosos con el medioambiente son aspectos que promueve el Grupo Aena para asegurar la mejora de su desempeño ambiental, en colaboración con terceros. Como iniciativas, se pueden destacar:

- La adquisición de vehículos eléctricos (turismos y furgonetas), en los nuevos contratos de licitación de la flota de Aena, con el fin de alcanzar 100% vehículos sostenibles en 2026. A este respecto destacar que en 2023 el porcentaje de vehículos eléctricos (turismos y furgonetas) de la flota de la red de aeropuertos en España alcanzó el 42%.
- En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se aplican criterios de compra sostenible en la adquisición de bienes y servicios incluidos, entre otros, vehículos 0 emisiones, sistemas de energías renovables, iluminación, eficiencia energética, mejoras en la sostenibilidad de los edificios, sistemas de calefacción y abastecimiento de combustible.
- En España y Reino Unido, desde 2020 disponen del 100% de compra de energía eléctrica con garantía de origen renovable y en Brasil se ha dispuesto del 33% en 2023 (35% en 2022). Esta energía, con garantía de origen sostenible, es suministrada a todos los arrendatarios a través de la red y, por tanto, a todas las empresas que trabajan en los aeropuertos.

Ciclo de vida

Planificación de Infraestructuras	Etapa desmantelamiento de instalaciones e infraestructuras	Fase de Operación	Ejecución de expedientes de obras	Compra de productos/servicios
La variable ambiental se encuentra integrada desde las primeras etapas de la planificación de las infraestructuras aeroportuarias a través del proceso de Evaluación Ambiental Estratégica de instrumentos de planificación “Planes Directores y Planes Especiales) Durante este proceso los Planes Directores y Especiales se analizan desde la perspectiva ambiental, y se someten a un procedimiento de evaluación, que concluye en la correspondiente resolución declarada por el órgano ambiental competente. 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 para los que se prevea puedan tener una incidencia significativa sobre el medio ambiente o para la preservación de los recursos naturales. El resultado del proceso de Evaluación del Impacto Ambiental de proyectos (EIA) lo constituye la resolución ambiental final denominada Declaración de Impacto Ambiental en España o Licencia Ambiental en Brasil.	Cuando se procede al desmantelamiento de una instalación o infraestructura se tienen en cuenta criterios ambientales para potenciar la separación de los distintos materiales (madera, vidrio, metales, etc.) al objeto de facilitar su reutilización y de esta manera reducir el envío de residuos a vertederos maximizando su reutilización.	A través del proceso de control operacional y de identificación y evaluación de aspectos ambientales, se da cabida a que las unidades y centros de Aena puedan tener en cuenta la influencia de su actividad en el ciclo de vida de los servicios y los productos utilizados para su prestación.	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), Esto se puede observar en la Guía para la evaluación técnica de expedientes de proveedores. En Reino Unido, se disponen de controles ambientales en virtud del acuerdo con el principal socio contratista de construcción, que comparte informes semanales en materia de medio ambiente de las obras con el equipo de salud y seguridad del aeropuerto en el caso de potenciales riesgos ambientales.	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). En Reino Unido, se incluye la variable ambiental en las adquisiciones de vehículos, sistemas de energías renovables, iluminación, eficiencia energética, mejoras de edificios, sistemas de calefacción y abastecimiento de combustible.

Productos bajos en carbono ofrecidos por Aena.
Promoción del uso de vehículo sostenible para acceder a los aeropuertos españoles mediante un descuento del 10 % a los pasajeros incluidos en el programa Aena Club Cliente que aparquen su vehículo con distintivo ambiental “0 emisiones” en los parkings del aeropuerto.

Promoción uso del SAF: en el ámbito del combustible sostenible de aviación (SAF), en España se ha firmado un acuerdo de colaboración entre Aena y Exolum para difundir la iniciativa AVIKOR consistente en la compra de SAF por parte de los pasajeros para reducir emisiones durante su vuelo.

Provisión de energía con garantía 100% de origen renovable para todos los arrendatarios y agentes que trabajan en los aeropuertos de Aena.

2.1.6. Adhesiones, alianzas y reconocimientos relacionados con el medio ambiente

(GRI 2-28)

Aena forma parte de varias asociaciones sectoriales, nacionales e internacionales relacionadas con el medioambiente, participando de forma activa:

- Pacto Mundial: organización de la que Aena es socio desde 2017, comprometiéndose con sus diez principios.
- Forética: organización referente en sostenibilidad y responsabilidad social empresarial en España, cuya misión es integrar los aspectos sociales, ambientales y de buen gobierno en la estrategia y gestión de empresas y organizaciones.

Asimismo, también es miembro de diferentes alianzas relacionadas con el clima, en las cuales participa activamente:

- Renewable And Low-Carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance: iniciativa para impulsar la producción y el suministro de combustibles renovables y bajos en carbono en los sectores de la aviación y el agua.
- Por el Clima: comunidad formada por la sociedad, ONGs, empresas y administraciones concienciadas por la urgente necesidad de actuar frente al cambio climático, a la que Aena pertenece desde 2017 con el compromiso de reducir sus emisiones de GEI.
- Declaración de Toulouse: iniciativa público-privada que apoya el objetivo de la aviación europea de alcanzar cero emisiones netas de CO_2 para 2050. Ésta es también la primera iniciativa conjunta de este tipo a nivel mundial, que alinea a todas las partes interesadas de la UE en el principios y acciones necesarios para descarbonizar y transformar el sector de la aviación en Europa, lo que representa un verdadero avance.
- The Clean Skies for Tomorrow 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).
- Alianza para la promoción del uso del hidrógeno verde en la aviación: alianza sectorial impulsada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con el objeto de promocionar el uso del hidrógeno verde en la aviación española.
- ACI Europe: asociación sectorial, presidida hasta junio 2023 por Javier Marín (Consejero Ejecutivo y Director General de Aeropuertos de Aena), que establece objetivos y compromisos para minimizar las emisiones de carbono en los aeropuertos e (tales como el relativo a alcanzar 0 emisiones netas en 2050) así como acreditaciones que reflejan el progreso hacia las mencionadas metas (programa Airport Carbon Accreditation). En el marco de ACI, Aena participa en diversos Task Forces y Grupos de trabajo vinculados con la sostenibilidad de los aeropuertos con el objetivo de debatir y alinear los diferentes objetivos y estrategias de una forma homogénea y coherente entre los distintos participantes.
- Alianza para la Sostenibilidad del Transporte aéreo: su objetivo se basa en liderar la descarbonización del sector, abarcando todas las soluciones y tecnologías posibles para conseguirlo y potenciando la capacidad industrial de España para ofrecer tecnologías disruptivas, así como otras alternativas bajas en carbono y proyectos de economía circular. También fomentar la colaboración público privada para favorecer la I+D+i y acelerar el desarrollo de aeronaves bajas en carbono. Favorecer la producción a gran escala de combustibles sostenibles de aviación (SAF) en España es otro de sus objetivos; además de promover el desarrollo de iniciativas que garanticen la circularidad de los residuos generados por el sector.
- Alliance for Zero Emmisions Aviation (AZEA): iniciativa de la CE formada por socios públicos y privados que comparten el objetivo de preparar la entrada en servicio comercial de aeronaves eléctricas y propulsadas por hidrógeno.
- Renewable and Low Carbons Fuels (RLCF): iniciativa que se centra en impulsar la producción y el suministro de combustibles renovables y bajos en carbono en los sectores de la aviación y el marítimo.
- Acuerdo con la Fundación Saving the Amazon para plantar más de 10.000 árboles en Brasil, con el objetivo de contribuir a la restauración y protección del Amazonas y a la lucha contra el cambio climático.
- El Aeropuerto de Londres Luton forma parte de las siguientes organizaciones de sostenibilidad: UK sustainable Aviation Group y UK Airports Sustainability Forum.

Otros iniciativas destacables en las que participa Aena:

- CDP: reconoce el compromiso ambiental otorgando una valoración a las empresas que incorporan el cambio climático como factor estratégico. Aena ha conseguido una calificación A- en el reporte 2023, por encima de la media de su sector.
- Science Based Targets Initiative (SBTi): esta iniciativa impulsa una ambiciosa acción climática en el sector privado al promover que las empresas establezcan objetivos de reducción de emisiones basados en la ciencia. Durante 2023, el Grupo Aena ha remitido sus objetivos de reducción establecidos a corto y largo plazo a SBTi con el objetivo de obtener su validación.

- Airport Carbon Accreditation: es el programa de certificación de huella de carbono, que acredita el cálculo de la huella de carbono de los aeropuertos y la evolución de sus compromisos de reducción de emisiones de CO_2 adquiridos (ver más información en el apartado 2.2.1).
- GRESB: marco internacional de sostenibilidad que compara la gestión y el desempeño ESG de los principales activos de infraestructura en todo el mundo. En el año 2023, el Aeropuerto de Londres-Luton ha sido clasificado como el aeropuerto del Reino Unido con mejor desempeño en materia de gobernanza y divulgación de sostenibilidad, logrando la máxima calificación en la evaluación.

2.2. Aena frente a la emergencia climática[68]

(GRI 3-3)

Tras el Acuerdo de París, la comunidad internacional se comprometió a mantener el calentamiento global por debajo de los 2°C con respecto a la temperatura de la era preindustrial y mantener los esfuerzos para limitarlo a 1,5°C, dando respuesta a la actual emergencia climática. En este contexto, la Unión Europea encabeza el compromiso mundial ante la crisis del cambio climático a través del Pacto Verde Europeo, mediante el que pretende reducir al menos el 55% de las emisiones de GEI para el año 2030 con respecto a los niveles de 1990, para alcanzar la neutralidad en 2050.

Para lograrlo, la Comisión Europea presentó el paquete de medidas “Fit for 55”, donde se incluyen propuestas legislativas que inciden en el marco europeo de movilidad aérea, como la iniciativa *ReFuelEU Aviation* que obliga a introducir un porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles en los próximos años, o la reforma del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión EU ETS, ambas aprobadas en 2023.

Por su parte, España está impulsando iniciativas centradas en la descarbonización, en linea con lo establecido en la “Ley de Cambio Climático y Transición Energética” cuyos objetivos son integrados por el Grupo Aena en su hoja de ruta para dar respuesta en todo momento a los requerimientos normativos.
En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton se rige, desde una perspectiva regulatoria, la Estrategia Jet Zero - 2050 de Reino Unido, el requisito Aeropuertos sin emisiones de carbono del Reino Unido a 2040 (en consulta), y el Mandato de SAF (Sustainable Aviation Fuel) de Reino Unido (sobre aerolíneas y proveedores de combustible). se encuentra en fase de desarrollo, alineando progresivamente los objetivos a los estándares y compromisos europeos.

2.2.1. Plan de Acción Climática

(GRI 3-3; 201-2; 305-5)

En 2023, el Consejo de Administración de Aena presentó en la Junta General de Accionistas el Informe Actualizado del Plan de Acción Climática del año 2022, para su aprobación con carácter consultivo. En esta votación, el Informe Actualizado del Plan de Acción Climática (PAC) ha obtenido un 90,37% de votos favorables. Dicho informe recoge el avance logrado en la implementación de las actuaciones y objetivos del PAC.

Desde el año 2021, Aena presenta el Informe Actualizado del Plan de Acción Climática para votación consultiva de la Junta General de Accionistas, consolidando a la Compañía como la primera en España y una de las pocas del mundo que rinden cuentas a sus accionistas sobre sus planes de descarbonización.

El Plan de Acción Climática 2021-2030 (PAC) de Aena forma parte de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 . Los principales objetivos de este plan son alcanzar la neutralidad de carbono en 2026 y ser *Net Zero Emissions* (0 emisiones netas) en 2040. Además, el PAC persigue fomentar la descarbonización entre los grupos de interés de Aena, con especial atención a las aerolíneas, para incidir también en la reducción de las emisiones de Alcance 3 de la Compañía. Cabe destacar, que dicho plan se encuentra alineado con los ODS y cumple con las recomendaciones del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), de quien Aena es *Supporter* desde 2022, y el Sustainability Accounting Standards Board (SASB).

El Plan de Acción Climática establece una inversión cercana a los 550 millones de euros en el período 2021-2030

El PAC establece una hoja de ruta marcada por unos objetivos estratégicos anuales asociados a una serie de programas, líneas de acción, iniciativas y proyectos, que contribuyen a su vez a la consecución de los objetivos específicos asociados a cada actuación. De forma esquemática, el PAC comprende tres programas estratégicos, cuyo despliegue contempla diversas medidas en eficiencia energética, uso de energías renovables, movilidad sostenible, le reducción de emisiones de terceros, y la descarbonización de procesos y actividades operativas. Estos son:

1. Neutralidad en carbono (emisiones de Alcance 1 y 2): incide sobre las emisiones propias de la Compañía. Persigue que Aena se convierta en un operador de aeropuertos neutral en carbono en 2026 para alcanzar el *Net Zero Emissions* en 2040. Afecta, por tanto, a la totalidad de las emisiones de Alcance 1 y 2 de la Compañía.

[68] Este apartado del informe “2.2. Aena frente a la emergencia climática”, incluye información relativa al gobierno, estrategia, gestión de riesgos y oportunidades, objetivos, métricas y evolución relacionados con el cambio climático, siguiendo así las recomendaciones del Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).

2. Aviación sostenible (emisiones de Alcance 3): pretende actuar como tractor de otros agentes del sector de la aviación que operan en los aeropuertos para acelerar su descarbonización y la implementación de nuevos combustibles sostenibles implicando a los *stakeholders* mas relevantes como las aerolíneas y los agentes *ground handling*.
3. Comunidad y cadena de valor sostenible (emisiones de Alcance 3): pretende mejorar la sostenibilidad del entorno colaborando con los proveedores, arrendatarios, agentes de transporte y la comunidad, fomentando la movilidad sostenible desde y hacia aeropuerto.

El Plan de Acción Climática está alineado con la adhesión de la Compañía, desde el 2019, a la iniciativa Net Zero de ACI Europa (Consejo Internacional de Aeropuertos), la cual ha sido adoptada en la actualidad por más de 200 aeropuertos europeos y que marca un hito significativo en la lucha contra el cambio climático por el sector. En este sentido, los objetivos internos de descarbonización de Aena han sido desarrollados en línea con dicho compromiso adquirido, dando mayor sustento y viabilidad a las rutas de acción definidas.

Todos los esfuerzos que Aena desarrolla en materia de descarbonización, se han visto reflejados en 2023 a través de la obtención del nivel A-, en CDP

Por otro lado, hay que destacar que el aeropuerto de Londres Luton dispone de su propia hoja de ruta para alcanzar el objetivo Net Zero en 2040 de ACI EU. Asimismo, en su Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 se incluye el compromiso de garantizar la responsabilidad y la eficiencia ambiental, centrándose en el cambio climático, el agua, los residuos, la calidad del aire, el ruido, la movilidad sostenible etc. Todo ello, entorno a cuatro áreas clave: lograr cero emisiones netas, ofrecer una aviación sostenible, crear un impacto positivo en la comunidad y ser una empresa responsable, así como seis compromisos principales para lograr una operación aeroportuaria neta cero. Estas seis áreas de enfoque cubren la energía renovable, vehículos, climatización y grupos electrógenos con bajas emisiones de carbono, mejoras de eficiencia energética, el uso de otras tecnologías nuevas cuando sea factible.

Tanto la hoja de ruta hacia el Net Zero en 2040 como la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 fueron compartidas y aprobadas por los órganos de gobierno de las sociedades de Aena en Reino Unido.

Por su parte, las filiales de Aena en Brasil se encuentra elaborando una estrategia de sostenibilidad cuyo principal objetivo se centra en la consecución del Net Zero de ACI en 2040.

Continuando con sus compromisos en materia de descarbonización, en 2023 el Grupo Aena ha establecido sus objetivos de reducción de emisiones basados en la ciencia, en su compromiso con Science-Based Targets initiative (SBTi). Estos objetivos se encuentran a fecha de cierre de este informe en proceso de validación por parte de SBTi.

Objetivos específicos de descarbonización

(GRI 3-3)

La hoja de ruta establecida por el PAC marca el compromiso y las acciones de Aena para lograr los objetivo des reducción de la huella de carbono, abarcando todas las emisiones de alcance 1 y 2. El camino a seguir establecido por el PAC cuenta con objetivos estratégicos anuales con el fin de reducir las emisiones propias, como producir energía renovable ampliando el autoconsumo, comprar energía procedente de fuentes renovables, mejorar la eficiencia energética en edificios, impulsar el uso de SAF, reducir las emisiones atribuibles a los agentes de handling mediante el incremento de vehículos eléctricos, instalar puntos de carga eléctricos, promover la movilidad sostenible desde y hacia los aeropuertos e involucrar de forma activa a la cadena de suministro y las comunidades en el impulso de la sostenibilidad.

PLAN DE ACCIÓN CLIMÁTICA 2021 - 2030 : 3 PROGRAMAS ESTRATÉGICOS

NEUTRALIDAD DE CARBONO

Alcance 1 y 2

Convertirse en un operador de aeropuertos neutral en carbono (2026) y sentar las bases para alcanzar el Net Zero Carbon (2040).

AVIACIÓN SOSTENIBLE

Alcance 3

Actuar como tractor de otros agentes del sector de la aviación como aerolíneas y agentes handling para acelerar su descarbonización.

COMUNIDAD Y CADENA DE VALOR SOSTENIBLE

Alcance 3

Mejorar la sostenibilidad del entorno colaborando con los proveedores, arrendatarios, agentes de transporte y la comunidad etc para reducir las emisiones de transporte desde/hacia aeropuerto.

El PAC tiene un alcance superior al propio aeropuerto al impulsar las mejoras en sostenibilidad del sector del transporte aéreo, desarrollando iniciativas que tengan impacto más allá de las operaciones propias.

	España	Reino Unido	Brasil
Corto plazo	**2023** Compra de electricidad 100% con garantía de origen renovable (objetivo continuado desde 2020). Reducción en un 61% de las emisiones absolutas de GEI de Alcance 1 y 2 respecto al año base 2019 (el año base y los objetivos del PAC se establecieron en 2021 y las emisiones del año base son 136.631 tCO_2eq). Compensación hasta el 8% de las emisiones hasta alcanzar un total de 69% de reducción y compensación de emisiones. **2026** Alcanzar la Neutralidad de carbono en la red de aeropuertos. Electrificación del 26% de la flota propia de vehículos (turismos y furgonetas) y 100% vehículos sostenibles (electrificación+consumo HVO). Establecimiento de 3.150 puntos de recarga eléctrica en aparcamientos para pasajeros, empleados y en lado aire. Acreditación de Airport Carbon Accreditation de ACI EU nivel 4+ en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. 44% de la flota de handling sostenible (equipamiento eléctrico y combustible sostenible). Implementación de nuevas medidas y mejoras colaborativas para optimizar la eficiencia de las operaciones aeroportuarias, así como la congestión del espacio aéreo europeo, reduciendo los tiempos de espera y el tiempo de vuelo. Flota de lanzaderas entre terminales 100% eléctricas en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona El Prat.	**2023** Mantener la compra de electricidad 100% con garantía de origen renovable. **2026** 25% de abastecimiento energético a partir de energías renovables en instalaciones propias. Implementación de las medidas de eficiencia energética obtenidas en la auditoría energética del aeropuerto.	**2023** Actuaciones de eficiencia energética en operaciones internas. Compra de energía eléctrica con garantía de origen renovable. **2024** Realizar y analizar estudios para la implementación de sistemas PCA y 400Hz. Sustitución progresiva de los combustibles fósiles por etanol y biodiesel. **2026** Reemplazar los tipos de gases utilizados en los sistemas de aire acondicionado por gases que no causen daño al medio ambiente. Compra del 100% energía eléctrica con garantía de origen renovable para todos los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil. Implementar puntos de recarga para vehículos handling eléctricos y en estacionamientos de pasajeros. **2027** Acreditación de Airport Carbon Accreditation de ACI EU nivel 3.
Medio/ Largo	**2030** Reducción del consumo eléctrico por pasajero en un 10%. Reducción del consumo de energía de climatización por pasajero en un 9%. Utilización de un 65% de combustible sostenible en calderas y cogeneración. 78% de la flota de handling sostenible (equipamiento eléctrico y combustible sostenible). Instalación de hidrogeneras en los 5 aeropuertos principales. **2040** Consecución Net Zero de ACI EU.	**2030** Aumento del número de puntos de recarga eléctrica en aparcamientos. 100% flota propia de vehículos bajos en carbono. Iluminación totalmente eficiente de pistas y campo de vuelos. **2035** 100% flota propia vehículos eléctricos. **2039** Sistema completo de calefacción de bajas emisiones de carbono. **2040** Consecución Net Zero de ACI EU.	**2040** Consecución Net Zero de ACI EU

Actuaciones y medidas de mitigación 2023 para alcanzar los objetivos de descarbonización

Mejora de la eficiencia energética de las instalaciones y usos de energías renovables

- El consumo eléctrico en la red de aeropuertos españoles y en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, procede de fuentes de energía con un 100% de garantía de origen renovable. En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, por su parte, ha alcanzado el 33%, siendo el correspondiente a los aeropuertos de ANB del 37%.
- Aena, en su objetivo por alcanzar en el 100% en autoabastecimiento, a partir de 2026, ha puesto en explotación la nueva planta fotovoltaica del Aeropuerto de Gran Canaria y se encuentran en construcción las nuevas plantas fotovoltaicas de 7,5 MW y 120 MWn en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Entre las medidas de eficiencia energética se encuentran aquellas vinculadas con climatización y la sustitución de luminarias LED, etc. En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se ha sustituido el 90% (85% en el 2022) de la iluminación existente por LED y en los aeropuertos de Aena continúan con la implementación de iluminación LED en sus edificios terminales con el objetivo de alcanzar el 100% en 2026.

Airport Carbon Accreditation

Más del 90% de las emisiones de carbono están acreditadas por el programa Airport Carbon Accreditation (ACA):

- El Aeropuerto de Londres Luton ha alcanzado en 2023 el Nivel 4 "Transformación".
- En España, los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Málaga-Costa del Sol disponen del Nivel 3 “Optimización”. Los aeropuertos César Manrique-Lanzarote, Ibiza, Alicante-Elche y Menorca presentan el Nivel 2 “Reducción” y el Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro del Nivel 1 “Inventario”. En 2026 el objetivo es alcanzar el nivel 4+ en 19 aeropuertos de la red española y nivel 5 en 2030.
- Por su parte, los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil están trabajando en la incorporación al programa.

Movilidad sostenible

- Sustitución de la flota de turismos de Aena por vehículos más limpios y eficientes y ampliación de la red de puntos de recarga para vehículos eléctricos o híbridos, alcanzando en el ámbito español el 42% de vehículos eléctricos de la flota propia de turismos y furgonetas en (28.7% en el 2022) y 2.086 (1.063 en el 2022) puntos de recarga en lado tierra y aire de los aeropuertos. El objetivo en Aena es disponer del 100% de vehículos sostenibles y más de 3.000 puntos de recarga en lado aire y tierra en 2026.
- Ampliación de las plazas de estacionamiento para bicicletas y/o patinetes eléctricos en los aeropuertos de Fuerteventura, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Girona-Costa Brava, Jerez y Valencia. El aeropuerto de Girona-Costa Brava ha instalado además una estación de montaje y reparación de bicicletas.

Colaboraciones con terceros

- Cadena de valor: Trabajo en estrecha colaboración con los proveedores para alcanzar reducciones de emisiones de los socios en nuestros aeropuertos y cadenas de suministro.
- Impulso en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido para el uso de aviones mas eficientes
- Lanzamiento de Sustainable Supply Chain Charter en el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido.
- Participación en diversos foros de Sostenibilidad y del sector aéreo.
- Impulso al uso de combustible sostenible para la aviación: alianzas y colaboración activa con productores de bioqueroseno, aerolíneas y otros agentes de interés para incrementar el uso de combustibles sostenibles y fomentar su producción.
- Reducción de emisiones de ciclo LTO y APUs: implantación de A-CDM o CDM (Airport Collaborative Decision Making o Collaborative Decision Making) dirigida a mejorar la eficiencia general de las operaciones aeroportuarias, reducir los tiempos de rodaje y, por tanto, el consumo de combustible y emisiones mediante el uso compartido de información actualizada de carácter operativo. El A-CDM se encuentra implementado en 5 de los aeropuertos españoles y cuenta asimismo con Torres Avanzadas en 10 de sus aeropuertos.
- En relación con Enaire, Aena ha participado en el seguimiento de los criterios de sostenibilidad del contrato de prestación de servicios de navegación aérea, que garantiza el alineamiento con Aena en materia de sostenibilidad.
- Suministro de energía eléctrica renovable a aeronaves: El 100% de los puestos de estacionamiento en pasarela en los aeropuertos españoles cuentan con un sistema de suministro eléctrico a 400 Hz. En 2023 se ha avanzado en la implantación de nuevas tomas, reposición y sustitución de equipos antiguos y se está trabajando para implementar en un futuro estos sistemas de suministro eléctricos en los puestos de plataforma de las aeronaves en remoto. Además, la energía eléctrica suministrada por Aena a estas aeronaves es 100% con garantía de origen renovable.
- Flota Handling sostenible: adjudicación del nuevo pliego de Asistencia en Tierra a Aeronaves en los aeropuertos españoles con criterios y objetivos de sostenibilidad que superan los objetivos establecidos en el PAC.
- Proyecto piloto pooling en vehículos handling en el aeropuerto de Palma de Mallorca: este proyecto restringido a vehículos tipo pushback ha dado resultado positivos de ahorros en tiempo de utilización del 15% lo que supone hasta 1 ton CO_2 anual por equipo en uso estándar.
- Lanzamiento de “Aena con la Investigación”, para el impulso de proyectos de investigación y transferencia tecnológica en el ámbito aeroportuario, en áreas relacionadas con la sostenibilidad social y ambiental y la transformación sostenible del transporte aéreo.

Comunicación y reporte

- Establecimiento de objetivos de reducción para la adhesión a la iniciativa Science Based Target (en proceso de validación).
- Participación en Carbon Disclosure Project (CDP), principal marco de reporting en cambio climático, donde la Compañia ha obtenido en 2023 el nivel A-.
- Adhesión a diversas iniciativas en el ámbito de la lucha contra el cambio climático (ver apartado “2.1.6. Participación en asociaciones relacionadas con el medio ambiente.”)
- Participación del aeropuerto de Londres-Luton en GRESB, marco internacional que compara la gestión y el desempeño ambiental, social y de gobernanza de activos en todo el mundo, en el que se ha obtendio una calificación de cinco estrellas.

Evolución y progreso de los objetivos marcados de descarbonización (GRI 305-5)

España

• 70 % de reducción de emisiones propias de gases de efecto invernadero (año base 2019).
• Compra de electricidad 100% renovable: Aena España y sus arrendatarios consumen energía eléctrica renovable con garantía de origen 100% en todos sus aeropuertos y oficinas desde 2020.
• Electrificación del 42% de la flota propia de turismos y furgonetas.
• 2.086 puntos de recarga para vehículos eléctricos en lado tierra y aire en los aeropuertos de la red.
• El 24% de la flota de handling (vehículos y equipos) que opera en los aeropuertos es eléctrica.
• Nueva planta fotovoltaica en explotación en el aeropuerto de Gran Canaria y adjudicación de la planta Fotovoltaica de 120 MWn de Madrid-Barajas y licitación de la planta de Barcelona-El Prat.
• Nueve aeropuertos están certificados por Airport Carbon Accreditation (ACA) de ACI EU. En 2023 el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol ha ascendido al nivel 3 “Optimización”, equiparándose a los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, que han renovado su certificación para ese nivel. Por otra parte, los aeropuertos de Alicante-Elche Miguel Hernández, Ibiza, César Manrique-Lanzarote y Menorca han renovado el Nivel 2 "Reducción" de la acreditación y el Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro el Nivel 1 "Inventario".
• 5 aeropuertos con A-CDM y 10 aeropuertos con torres avanzadas.
• 4,52% de reservas en parkings de Aena de vehículos 0 emisiones que se han beneficiado del 10% de descuento a través del Aena Club Cliente.

Reino Unido

• 77% de reducción de emisiones propias de gases de efecto invernadero (año base 2019).
• Acreditación del Nivel 4 de la certificación Airport Carbon Accreditation.
• 26,4% de vehículos handling eléctricos.
• 12 puntos de recarga eléctricos para vehículos de Luton.

Brasil

• Compra del 35% de energía limpia del Mercado de Energía Libre.
• Realización de tests de eficiencia operacional dentro del proyecto piloto para el uso de autobuses eléctricos en los aeropuertos.
• Reunión con el Ministerio de Infraestructura y el Ministerio de Medio Ambiente para tratar temas relacionados con el abastecimiento de combustibles verdes para aeronaves, considerando las áreas y puntos de abastecimiento en los aeropuertos.
• En las instalaciones de los aeropuertos de Aena en Brasil se están realizando mejoras y reemplazos en materia de consumo energético resultantes de la ejecución de obras.

• Asimismo, para gestionar adecuadamente el consumo energético, Aena ha dotado de contadores inteligentes en varias de sus instalaciones.

2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática

(GRI 2-9; 2-12; 2-13; 2-19)

La relevancia del cambio climático en la Compañía, ha llevado a que la temática sea abordada de manera transversal y sea vinculada al sistema de gestión y evaluación del desempeño de la Alta Dirección y de todos los empleados de Aena.

En este sentido, el cumplimiento progresivo del Plan de Acción Climática 2021- 2030 influye sobre la retribución de la plantilla de Aena en España, incluyendo al CEO, miembros del Comité de Dirección Ejecutiva, Director de sostenibilidad, y al resto de la Alta Dirección y trabajadores.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, los objetivos clave de sostenibilidad, que incluyen entre otros materias las relacionadas con el cambio climático, forman parte de los objetivos de bonificación de gestión. Estos objetivos aplican al director ejecutivo, a todos los miembros del equipo ejecutivo, al responsable de sostenibilidad y al gerente senior de Net Zero[69].

	Función	Periocidad
Junta General de Accionistas	Votación consultiva y seguimiento del Plan de Acción Climática.	**Anual**
Consejo de Administración	Aprobación del PAC y supervisión anual y puntual. Orientación y control de la estrategia, políticas, objetivos, riesgos y resultados en material relacionadas con la acción climática	**Anual**
Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	Modelo retributivo que incluya vinculación a objetivos de Acción Climática.	**Anual**
Comisión de Auditoría	Supervisar el sistema de gestión de riesgos, asegurando la identificación, gestión y comunicación de los principales riesgos dentro de los niveles planificados.	**Anual**
Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	Informe, supervisión y reporte del Plan de Acción Climática.	**Trimestral**
Comité de Dirección Ejecutivo	Seguimiento del Plan de Acción Climática.	
Chief Green Officer	Convertir la sostenibilidad en un elemento fundamental para la toma de decisiones de la Compañía y comunicar, tanto al Consejo como a los empleados, de los avances en materia de sostenibilidad de la empresa a través de los canales comunicación establecidos.	
Dirección de Innovación, sostenibilidad y experiencia cliente	Elaboración y coordinación del Plan de Acción Climática.	
Grupo de trabajo de plan de acción climática	Coordinación operativa áreas de negocio para el despliegue de la estrategia.	**Bimensual**

[69] En las filiales de Aena en Brasil aún no disponen de objetivos en materia de sostenibilidad ligados a la retribución variable.

2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático

(GRI 3-3; 201-2)

Los riesgos climáticos están plasmados en el mapa de riesgos del Grupo Aena, el cual también tiene en cuenta los mecanismos de gestión, supervisión y control correspondientes[70], que a su vez incluyen indicadores y medidas ligadas al cumplimiento del Plan de Acción Climática. Cumpliendo con las mejores prácticas en la materia, Aena sigue las recomendaciones del Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) en su proceso de análisis de riesgos y oportunidades derivados del cambio climático.

En 2023, se ha llevado a cabo la actualización del estudio de riesgos climáticos de la red española, considerando diversos escenarios climáticos[71] para modelizar posibles interacciones de las variables del clima y proyectar potenciales afectaciones[72].

Riesgos físicos: las precipitaciones y temperaturas extremas, las olas de calor, el estrés hídrico o sequías, el aumento del nivel del mar, y el riesgo de inundaciones fluviales, entre otros, son posibles riesgos físicos identificados que podrían tener afectación directa sobre las infraestructuras aeroportuarias o la gestión de los servicios de transporte a medio/largo plazo. A partir del análisis de riesgos físicos realizado y teniendo en cuenta las medidas de adaptación ya realizadas o previstas se ha determinado la vulnerabilidad en la actividad aeroportuaria en las distintas áreas operacionales ante el cambio climático. Asimismo, como consecuencia de una posible materialización de estos riesgos, se podría prever un aumento de los gastos de climatización (OpEx) así como la potencial necesidad futura de incurrir en inversiones para prolongar pistas en algunos aeropuertos que eviten restricciones operativas o para proteger las instalaciones frente a precipitaciones extremas o el aumento del nivel del mar (CapEx), entre otros.

Riesgos de transición: Aena ha realizado una evaluación de la materialidad de los riesgos identificados seleccionando, a través del valor de su criticidad en los distintos horizontes temporales, los siguientes riesgos que considera prioritarios por su potencial, tanto de materialización como de impacto:

- **Riesgos regulatorios y legales:**
  - Paquete normativo de la UE Fit for 55.
  - Prohibición de vuelos con alternativa AVE.
- **Riesgos tecnológicos:**
  - Nuevas tecnologías y combustibles sostenibles en aeropuertos .
- **Riesgos de mercado:**
  - Recesión económica por crisis energética.
- **Riesgos reputacionales:**
  - Estigmatización del sector.

Oportunidades: A partir de la evaluación de los riesgos climáticos, se han detectado las siguientes oportunidades relacionadas con la descarbonización del sector:

- Renovación de la flota propia sostenible para el uso de combustibles alternativos: eléctricos y uso de HVO.
- Producción de electricidad renovable en autoconsumo.
- Desarrollo de tecnologías de Gestión Eficiente de Operaciones Aeroportuarias que permitan un tráfico más eficiente, competitivo, seguro y sostenible.
- Centros multimodales que permitan mejorar la experiencia del cliente: conexiones de aeropuertos a estaciones de tren/puertos y lanzaderas sostenibles entre terminales.
- Desarrollo de servicios adaptados a los cambios de las preferencias de los consumidores resultantes del cambio climático.
- Despliegue de servicios de bajas emisiones: instalación de puntos de recarga en aeropuertos.

[70] Al estar incorporado en el mapa de riesgos de la Compañía, su supervisión y revisión corresponde al Consejo de Administración, a través de la Comisión de Auditoría. El Comité de Dirección de Aena actualiza anualmente el mapa de riesgos a partir de la información proporcionada por las diferentes direcciones corporativas. Para más información, ver apartado relativo a los riesgos y su gestión, del presente informe.

[71] Para el análisis de los riesgos físicos, en línea con las recomendaciones del TCFD, se han considerados los siguientes escenarios climáticos:
- Escenario RCP 8.5 (escenario Business as Usual): se corresponde con una trayectoria en la que las emisiones continúan subiendo al mismo ritmo que en la actualidad, suponiendo un calentamiento global que probablemente no superará los 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.
- Escenario SSP1-2.6: los escenarios SSP contemplan tanto el nivel de emisiones como la Trayectoria Socioeconómica Compartida (*). El "1" se refiere a la tendencia socioeconómica, en este caso la de desarrollo sostenible y el 2.6 al nivel aproximado de forzamiento radiativo (**)para el año 2100. Este escenario guarda similitudes con el RCP2.6 en términos de proyecciones climáticas, aunque abarca una gama más amplia de futuros gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos. Este tipo de escenarios se contemplan en el Sexto Informe de Evaluación del IPCC

Para analizar los riesgos de transición se ha utilizado el escenario climático Net Zero Emissions by 2050 (NZE), de la Agencia Internacional de Energía, que es un escenario que limita el calentamiento global a 1,5°C en 2100.
Los horizontes temporales se corresponden con la situación actual, así como a 10 y 30 años.

[72] Cara al desarrollo futuro, el análisis de riesgos climáticos se podrá complementar con la cuantificación del potencial impacto financiero en Aena, causado por los riesgos críticos, sobre ingresos, costes operativos, inversiones de capital y capitalización de la acción entre otros, según el tipo de riesgo, ya sea físico o de transición.

Por otra parte, en Reino Unido se ha llevado a cabo el informe de adaptación al cambio climático para el Aeropuerto de Londres-Luton, realizado a partir de un ejercicio de identificación de riesgos físicos, riesgos de transición y oportunidades derivados del clima que se relacionan a la actividad del negocio, sobre el cual resulta una valoración del potencial impacto en sus activos, operaciones y funciones estratégicas[73]:

- **Riesgos físicos:** fuertes lluvias e inundaciones de la infraestructura de drenaje, aumento de la temperatura que afecte las condiciones de trabajo, aumento de la temperatura que afecte el peso de despegue, condiciones más frías que aumenten los requisitos de descongelación y disminución de la visibilidad que puede afectar a las operaciones del aeropuerto.
- **Riesgos de transición:** cumplimiento de los requisitos normativos (así como de las estrategias de cero emisiones netas), desarrollos tecnológicos que desencadenen inversiones sustanciales, disminución potencial de la demanda y los límites de capacidad, así como los riesgos reputacionales relacionados con el medio ambiente.
- **Oportunidades:** la transición a una economía con menos emisiones de carbono ofrece una oportunidad para que Reino Unido asuma un papel de liderazgo en la orientación del sector de la aviación. Con proyecciones de temporadas de verano más extensas, se espera que disminuya la frecuencia de nieblas y temperaturas bajas, propiciando mejores condiciones para las operaciones. Las mejoras operativas podrían devenir en un mayor aprovechamiento de ofertas positivas con las últimas tecnologías y una infraestructura mejorada.

A partir de lo anterior, la Compañía se encuentra elaborando el correspondiente Plan de Acción de la compañía a partir de las medidas de adaptación detectadas en la evaluación de riesgos y las medidas de mitigación, las cuales complementarían al PAC y el Net Zero Roadmap, conformando todo ello la respuesta integral de Aena para la gestión de riesgos y oportunidades derivados del cambio climático[74] :

- **Medidas de mitigación:** consisten en reducir los impactos ambientales negativos resultantes de la actividad aeroportuaria y desarrollar medios de transporte respetuosos con el medio ambiente. Se busca fomentar la colaboración de las aerolíneas con otros grupos de interés, impulsando la disminución de gases de efecto invernadero liberados a la atmósfera y contribuir a la mitigación del cambio climático.
- **Medidas de adaptación:** consisten en actuaciones para la adaptación de las actividades y la infraestructura aeroportuaria, a la evolución previsible de las variables climáticas, los posibles impactos del cambio de clima y los posibles efectos sobre las infraestructuras y operaciones aeroportuarias, detectadas en el Estudio de Riesgos Físicos climáticos y en la Evaluación Ambiental Estratégica de los Planes Directores de los aeropuertos. Este análisis abarca los horizontes temporales intermedios hasta el horizonte de desarrollo previsible.[75]

Asimismo, se dispone de procedimientos para minimizar el impacto de situaciones de emergencia[76] vinculadas, por ejemplo, a eventos meteorológicos y geológicos que tienen repercusión en aeronaves y/o instalaciones en las operaciones. Así, cada aeropuerto dispone de Planes de Actuación para responder a situaciones meteorológicas que puedan afectar a las operaciones, como el Plan de Actuaciones Invernales frente a contingencias de hielo y nieve, más conocido como Plan Invierno, activo en los 21 aeropuertos españoles de la red que, durante los meses de invierno, tienen riesgo de sufrir condiciones climatológicas adversas. En el resto de instalaciones de la red se mantiene un nivel de respuesta ante este tipo de inclemencias meteorológicas que varía en función de sus necesidades operativas y de su ubicación geográfica. Para el Plan Invierno, Aena establece los procedimientos que deben seguir los aeropuertos ante este tipo de contingencias con el objetivo de minimizar el impacto del hielo y la nieve en el tráfico aéreo de los aeropuertos, donde la prioridad es, en todo momento, la seguridad.

Respecto a los eventos geológicos, cabe indicar que en el caso de aeropuertos próximos a zonas en riesgo de erupciones volcánicas, existen procedimientos para la retirada de cenizas.

En Reino Unido, se dispone de planes de emergencia ante eventos climáticos, en relación con:

- Planes de acción para eventos climáticos extremos.
- Planes de actuación invernal (eliminación del hielo).
- Mayor frecuencia e intensidad en mantenimiento para la reducción del riesgo asociado a impactos del cambio climático.
- Planes de gestión para la adaptación al cambio climático a largo plazo, incluido el seguimiento y la revisión continuos.

[73] Los riesgos y las oportunidades se han identificado y evaluado utilizando un marco de evaluación de riesgos estandarizado que considera los umbrales de impacto, la probabilidad de eventos y la gravedad de los impactos. El marco de referencia ha sido ampliado para incluir una evaluación de alto nivel de los riesgos de transición del Aeropuerto de Londres-Luton y considerar las mejores prácticas actuales introduciendo progresivamente las orientaciones de TCFD. Para más detalle, ver Informe de Adaptación al Cambio Climático 2021 del Aeropuerto de Londres-Luton (link disponible en "Enlaces de interés").
[74] Para más detalle, ver Plan de Acción Climática de Aena España y el Net Zero Roadmap del Aeropuerto de Londres-Luton, cuyos enlaces se encuentran disponibles en el apartado "Enlaces de interés".
[75] De forma específica, en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil se han concluido una serie de medidas de adaptación a implementar para minimizar los riesgos detectados y sus posibles impactos, relacionadas con la adecuación de los Planes Directores de los aeropuertos de manera coordinada, y su inclusión en las obras previstas en el próximo horizonte temporal.
[76] Al disponerse de planes de emergencia específicos para cada aeropuerto, es el equipo local el responsable del mismo. Los procedimientos que desarrollan el correspondiente plan de emergencias son propios de cada aeropuerto, bajo la coordinación de Servicios Centrales, y están certificados e inspeccionados por AESA. Para más información ver Capítulo 6.

EN ESPAÑA
ANÁLISIS DE RIESGOS Y OPORTUNIDADES CLIMÁTICOS

Riesgos Físicos

Temperaturas extremas
Olas de calor
Precipitaciones extremas
Estrés hídrico y sequías
Inundaciones fluviales
Aumento del nivel del mar

Riesgos de Transición

Riesgos regulatorios y legales:
Paquete normativo de la UE Fit for 55.
Prohibición de vuelos con alternativa AVE

Riesgos tecnológicos:
Nuevas tecnologías y combustibles sostenibles en aeropuertos .

Riesgos de mercado:
Recesión económica por crisis energética.

Riesgos reputacionales:
Estigmatización del sector.

Oportunidades

- Renovación de la flota propia sostenible para el uso de combustibles alternativos: eléctricos y uso de HVO.
- Producción de electricidad renovable: plan fotovoltaico.
- Desarrollo de tecnologías de Gestión Eficiente de Operaciones Aeroportuarias que permitan un tráfico más eficiente, competitivo, seguro y sostenible.
- Centros multimodales que permitan mejorar la experiencia del cliente: conexiones de aeropuertos a estaciones de tren/puertos y lanzaderas sostenibles entre terminales.
- Desarrollo de servicios adaptados a los cambios de las preferencias de los consumidores resultantes del cambio climático.
- Despliegue de servicios de bajas emisiones: instalación de puntos de recarga en aeropuertos.

EN REINO UNIDO - AEROPUERTO DE LONDRES-LUTON
ANÁLISIS DE RIESGOS Y OPORTUNIDADES CLIMÁTICOS

Riesgos Físicos

Reducción de visibilidad (niebla, nubosidad…)
Olas de calor
Olas de frío y heladas
Inundaciones
Precipitaciones intensas

Riesgos de Transición

Políticos
Políticas que restrinjan acciones que contribuyan a los efectos adversos del cambio climático o limiten la capacidad del sector.

Tecnológicos
Competitividad del aeropuerto.
Soluciones tecnológicas que impliquen inversiones arriesgadas.

Mercado
Cambios en la demanda y en la capacidad aeroportuaria.
Cambios en los segmentos del mercado y competencia por parte de opciones- de bajas emisiones de carbono.

Reputacionales
Cambio de percepción de los clientes o la comunidad sobre la contribución a la transición hacia una economía con bajas emisiones de carbono.

Oportunidades

• Potenciación del rol de líder en el sector de aviación

• Mejores condiciones para la operación, por menor frecuencia de temperaturas mínimas extremas y prolongación de temporada de verano en algunos destinos.

• Implementación de nuevas tecnologías

2.2.4. Métricas. Huella de carbono

(GRI 3-3; 305-1; 305-2; 305-3; 305-4; 305-5)

Del total de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) a escala mundial, aproximadamente el 2,5% proceden del sector de la aviación. De este porcentaje, alrededor del 80% de las emisiones de CO_2 provienen de vuelos de más de 1.500 km de distancia, para los que no existe una alternativa práctica de transporte[77]. En lo que respecta a la contribución en emisiones de GEI del sector aéreo en Europa esta asciende al 4% y, si tenemos en cuenta únicamente el sector del transporte, estas constituyen aproximadamente el 14,4% con respecto a otros modos de transporte. Por otro lado, el 95% de estas emisiones son generadas por las aeronaves, mientras que el resto son atribuibles al control directo de los aeropuertos, es decir, actividades que se llevan a cabo en las instalaciones aeroportuarias y en las que intervienen numerosos agentes (actividades tanto propias como de la cadena de valor).

El Grupo Aena monitoriza su huella de carbono para evaluar la eficacia de las medidas implementadas. De este modo, la huella de carbono de España (alcance 1 y 2) se ha reducido en un 70 % con respecto al año base 2019[78], superando el objetivo de alcanzar un 61% en la reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) establecido en el Plan de Acción Climática.

En cuanto a las emisiones de alcance 3 de los aeropuertos españoles, se ha obtenido una reducción del 12,69% respecto del 2019 gracias a la puesta en marcha de iniciativas de colaboración con terceros y a la eficiencia en las operaciones.

A nivel consolidado, las emisiones de alcance 1 alcanzaron 17.380,97 tCO_2 en 2023 (21.087,76 tCO_2 en 2022) y, en lo que respecta a las emisiones de Alcance 2 (*Market Based*), han sumado 26.566,42 tCO_2 en 2023 (30.428,92 tCO_2 en 2022). Esta reducción se debe gracias a la compra de electricidad con garantía de origen renovable así como a la implementación de medidas de mitigación y eficiencia.

A pesar de que durante 2023 el volumen de tráfico se ha recuperado, superando el número de pasajeros de 2019 y de la incorporación de los 11 nuevos aeropuertos de la filial de Aena en BOAB, el Grupo Aena ha conseguido reducir sus emisiones de alcance 1 y 2 gracias a la implementación de medidas de mitigación y eficiencia y a la compra de electricidad con garantía de origen renovable.

Evolución de emisiones de GEI (toneladas equivalentes de CO_2) (GRI 305-5)

Intensidad de las emisiones de GEI kgCO2e / ATU Alcances 1 y 2 (Market Based) (GRI 305-4)

	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
2021	0,16	0,32	0,13	**0,17**
2022	0,09	0,09	0,17	**0,10**
2023	0,08	0,08	0,03	**0,07**

Nota:
CO2e incluye el cálculo CO2, CH4 y N2O.
ATU: Parámetro que refleja la actividad de un aeropuerto teniendo en cuenta sus operaciones, pasajeros y el volumen de carga anuales. ATU = Pasajeros + (100*Operaciones) + (10*Toneladas de carga)

[77] Fuente ATAG.
[78] Se escoge este año base debido a que durante la elaboración del PAC en 2021, el 2019 era el último año histórico más normalizado respecto al numero de operaciones (durante el cual se emitieron 136.630,5 tCO_2e). 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 tCO_2e

Huella de carbono (GRI 305-1; 305-2; 305-3)[A]

	2021				2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España [F]	Reino Unido [G]	Brasil [H] [I] [J]	Total Consolidado
Emisiones directas (alcance 1)[B]	14.313,60	2.032,20	558,60	**16.904,40**	17.603,88	2.256,88	1.227,01	**21.087,77**	14.309,09	2.248,53	823,35	**17.380,97**
Emisiones indirectas (alcance 2) Market Based [C]	31.870,90	1.332,00	2.246,40	**35.449,30**	26.974,16	0,00	3.454,76	**30.428,92**	26.263,37	0,00	303,05	**26.566,42**
Emisiones (alcance 3) [D] [E]	2.242.058,00	93.845,00	-	**2.335.903,00**	3.280.029,40	-	-	**3.280.029,40**	3.375.955,11	268.462,70	571.902,01	**4.216.319,82**

Las superficies comerciales en los aeropuertos españoles (concesionarios) se contabilizan como parte del consumo total de Aena y se asumen las emisiones generadas como propias. En cualquier caso, se proporciona energía eléctrica a los arrendatarios 100% de origen renovable, por lo que sus emisiones asociadas a su consumo eléctrico teniendo en cuenta criterio de mercado son 0 en Alcance 2.

(A) Para el cálculo de las emisiones de Aena se sigue el enfoque de control operacional según GHG Protocol y se han utilizado las siguientes fuentes para los factores de emisión, siendo estos actualizados cada año:
- Alcance 1: MITERD, EMEP/EEA (Corinair), US EPA y US FAA.
-Alcance 2: REE y MITERD.
Por otra parte, la fuente de los Potenciales de Calentamiento Global (PCG) ha sido el MITERD (para las emisiones de Alcance 1 y 2).
En el caso de las emisiones en Reino Unido, los factores de emisiones y PCG se obtienen de DEFRA.
La metodología de cálculo está basada en el GHG Protocol (WRI&WBCSD)
Fuentes para las densidades de combustibles:
– Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de 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) y factores de emision: MITERD ("Factores de emisión: Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono", datos para el año correspondiente e Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (1990-2021), ed. 2023). Ver capítulo "Enlaces de interés."
(B) Emisiones directas o alcance 1. Emisiones directas procedentes de fuentes o procesos y actividades controlados por Aena en los aeropuertos. Las fuentes de emisión de GEI son:
• Combustión estacionaria. Emisiones generadas por grupos electrógenos, generadores portátiles, calderas, prácticas del servicio de extinción de incendios (SEI) y bombas auxiliares de los depósitos de agua contra incendios.
• Combustiones de fuentes móviles. Emisiones procedentes de vehículos pertenecientes a los aeropuertos, tanto ligeros como pesados.
No se incluye los gases refrigerantes por su poca representatividad respecto al total de la huella.
(C) El cálculo de emisiones calculadas para Alcance 2 se ha realizado según criterio de mercado (market based).
Emisiones indirectas o alcance 2. Emisiones indirectas que se producen por la generación de electricidad o energía térmica adquirida y consumida en los aeropuertos a partir de las actividades desarrolladas por los aeropuertos para climatización, iluminación y operativa de diversas instalaciones.
(D) Emisiones indirectas de alcance 3. Emisiones indirectas de terceros que se producen por el ciclo LTO (aterrizaje y despegue de aeronaves de las compañías aéreas que operan en los aeropuertos), APUs (Unidades de potencia auxiliar que suministran energía a las aeronaves cuando están en tierra), vehículos y maquinaria que proporcionan los servicios de Handling y otros (accesos terrestres, viajes de empleados, etc.). Emisiones indirectas de alcance 3 del Grupo Aena según categorías establecidas en CDP (Carbon Disclosure Project).
(E) En 2023 se han introducido una serie de modificaciones en la metodología de cálculo del alcance 3 para su adaptación y mejora acorde a las recomendaciones de GHG Protocol, de acuerdo a la guía "The Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard". Estos cambios afectan al cálculo de las categorías 2 y 15.
(F) En 2023, las emisiones biogénicas de CO2e de Aena alcanzaron un valor de 595,96 correspondiendo al uso de HVO, biogas y biopropano derivado de biomasa.
(G) En Reino Unido, en el 2023, las emisiones de alcance 2 (Market Based) en el Aeropuerto de Londres-Luton son 0 al disponer del 100% de la compra de energía eléctrica con garantía de origen renovable y no disponer de compra de energía frio-calor.
(H) Debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, a efecto del cálculo de estos indicadores y todos los relacionados con la huella de Alcance 1, se han estimado todos los datos de consumo de combustibles para estos aeropuertos, al no disponer de los mismos. A estos efectos, para cada una de las infraestructuras, se ha tomado como referencia el consumo de un aeropuerto de la filial de Aena ANB con número de ATUs similar, ajustando posteriormente los valores a los ATUs reales mensuales de cada uno de los aeropuertos. Adicionalmente, y al no disponer de la proporción de gasoil/gasolina, se ha considerado el valor de este porcentaje en ANB.
(I) Debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, se han estimado los datos de consumo de electricidad de estos aeropuertos, cuando no se ha podido recabar el dato real, a efecto del cálculo de estos indicadores y todos los relacionados con la huella de Alcance 2. A estos efectos, se han tenido en consideración consumos de meses previos, para aquellos casos en los que se disponía de los mismos, y en caso contrario, se ha estimado en base al volumen de pasajeros del mismo aeropuerto.
(J) La cifra correspondiente a las toneladas de CO2eq de la categoría 11 del alcance 3 de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil ANB ha sido estimada a partir del valor de esta categoría en aeropuertos de similares características de Aena en España y ajustado su equivalencia de acuerdo al número de las ATUs.Asimismo, debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, también se han estimado las emisiones de CO2e de Alcance 3 correspondientes a estos aeropuertos. A estos efectos, se han tenido en consideración las emisiones obtenidas en los aeropuertos de ANB y el periodo de explotación de BOAB con Aena y sus ATU's.

La huella de carbono de los ejercicios 2019, 2020, 2021 y 2022 de Aena (España), ha sido verificada por entidades independientes acreditadas (SGS y Bureau Veritas) con un nivel de aseguramiento limitado, consistente con los alcances, objetivos y criterios de la UNE-EN ISO 14064-3:2019.

La huella de carbono relativa al ejercicio 2023 ha sido verificada por Deloitte S.L., también con un nivel de aseguramiento limitado, consistente con los alcances, objetivos y criterios de la UNE-EN ISO 14064-3:2019.

Emisiones directas de GEI (Alcance 1) (GRI 305-1)

	2021				2022				2023			
	España											
	CO_2	**CH_4**	**N_2O**	**CO_2e**	**CO_2**	**CH_4**	**N_2O**	**CO_2e**	**CO_2**	**CH_4**	**N_2O**	**CO_2e**
Gasoil	7.950	0,2	0,2	8.015,9	9.474,89	0,97	0,17	9.545,6	7.825,8993	0,7354	0,1398	7.883,5
Gasolina	138,5	0,04	0,01	142,2	138,26	0,03	0,002	139,5	95,1935	0,0661	0,0017	97,5
Gas natural	5.933,8	0,1	0,1	5.967,8	7.751,05	0,615	0,0123	7.771,5	6.199,8826	0,545	0	6.215,1
Propano	35,5	0,0005	0,002	36,2	36,37	0	0	36,4	25,5465	0	0	25,5
Queroseno	149,9	0,004	0,005	151,5	110,22	0,015	0,0009	110,9	58,4927	0,0081	0,0005	58,9
HVO	0	0	0	0	0	0	0	0,0	22,7577	0,0037	0,0189	27,9
Biometano	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	0,0011	0,0013	0,4
Biopropano	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0,2
TOTAL	**14.207,7**	**0,4**	**0,3**	**14.313,6**	**17.510,79**	**1,62**	**0,18**	**17.603,9**	**14.227,8**	**1,4**	**0,2**	**14.309,1**
	Reino Unido											
Gasoil/diésel	629	0,2	8	637,2	930,09	0,28	13,04	943,41	913,62	0,11	12,12	925,85
Gas natural	1.386	2	1	1.389	1.304,69	1,79	0,72	1.307,19	1.314,4	2,02	0,64	1.317,06
Propano	6	0,005	0,004	6	6,27	0	0	6,27	0	0	0	0
LPG	0	0	0	0	0	0	0	0	4,99	0	0	4,99
HVO	0	0	0	0	0	0	0	0	0,63	0	0	0,63
TOTAL	**2.021**	**2,2**	**9**	**2.032,2**	**2.241,05**	**2,07**	**13,76**	**2.256,87**	**2.233,64**	**2,13**	**12,76**	**2.248,53**
	Brasil											
Gasoil	**526,19**	**0,01**	**0,01**	**526,2**	1.160,39	0,08	0,065	**1,178**	773,97	0,05	0,04	774,06
Gasolina	**32,42**	**0,01**	**0,002**	**32,4**	47,11	0	0	**49**	35,34	0,01	0	35,35
Propano	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0	0
Queroseno	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0	0
TOTAL	**558,64**	**0,02**	**0,012**	**558,64**	**1.207,5**	**0,08**	**0,065**	**1.227**	**809,31**	**0,06**	**0,04**	**809,41**

Emisiones indirectas de GEI (Alcance 2) MARKET - BASED (GRI 305-2)

	2021				2022				2023			
	España											
	CO_2	**CH_4**	**N_2O**	**CO_2e**	**CO_2**	**CH_4**	**N_2O**	**CO_2e**	**CO_2**	**CH_4**	**N_2O**	**CO_2e**
Energía eléctrica	0,0	-	-	0	0,0	-	-	0	0,0	-	-	0
Energía calefacción y refrigeración	31.870,9	-	-	31.870,9	26.974,16	-	-	26.974,16	26.263,37	-	-	26.263,37
TOTAL	**31.870,9**	**-**	**-**	**31.870,9**	**26.974,16**	**-**	**-**	**26.974,16**	**26.263,37**	**-**	**-**	**26.263,37**
	Reino Unido											
Energía eléctrica	1.244	-	-	1.244	-	-	-	-	0,0	-	-	0
Energía calefacción y refrigeración	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	**1.244**	**-**	**-**	**1.244**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Brasil											
Energía eléctrica	2.246,4	-	-	2.246,4	3.454,76	-	-	**3.454,76**	303,05	-	-	**303,05**
Energía calefacción y refrigeración	-	-	-	-	-	-	-	**-**	-	-	-	**-**
TOTAL	2.246,4	-	-	2.246,4	**3.454,76**	**-**	**-**	**3.454,76**	**303,05**	-	-	**303,05**

Emisiones de Alcance 3[79]

(GRI 305-3)

El origen de las emisiones de alcance 3 más relevantes son las incluidas dentro de las siguientes categorías:

- Uso de servicios proporcionados por la organización a aerolíneas y agentes handling, que incluyen las emisiones de Ciclo LTO, APU y Handling.
- Adquisición de bienes y servicios.
- Transporte y distribución aguas abajo, que incluye el desplazamiento de pasajeros desde o hacia los aeropuertos de Aena así como la distribución de mercancías hasta el nodo de transporte más cercano.

De las anteriores, las emisiones derivadas del despegue y aterrizaje de los aviones (ciclo LTO, Landing and Take Off), son las más importantes para Aena, y constituyen aproximadamente un 64% de las emisiones totales (55% en 2022). Estos datos engloban emisiones de taxi, "climb out" y despegue de todos los vuelos con origen en aeropuertos de de la red, así como las emisiones generadas en las maniobras de aproximación, aterrizaje y taxi en todos los vuelos aterrizando en aeropuertos de Aena.

Las emisiones de ciclo LTO de aeronaves, se calculan a partir del último Inventario de Emisiones disponible del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de España. Adicionalmente, las emisiones de las unidades auxiliares de potencia en tierra (APU) se obtienen modelizando las operaciones reales de las aeronaves en los aeropuertos. Las emisiones de los agentes de handling han sido proporcionadas por los principales agentes, constituyendo un requisito contractual el cálculo, reporte y reducción de sus emisiones, incentivándose el remplazo gradual de la flota de vehículos actual por opciones más eficientes y respetuosas con el medio ambiente.

Las emisiones debidas a la producción de los bienes y servicios comprados o adquiridos por Aena y a la producción de los bienes de capital comprado o adquirido, se calculan mediante un análisis económico input/output utilizando los datos económicos del periodo de reporte y factores de emisión relevantes.

Las emisiones relativas al desplazamiento de pasajeros desde o hacia los aeropuertos son calculadas a partir de los datos de número de pasajeros, estadísticas de modos de transporte utilizados, distancias de los aeropuertos al centro de las ciudades correspondientes e información del parque nacional de vehículos por Comunidad Autónoma. Por su parte, las emisiones relativas a la distribución de mercancías desde los aeropuertos, se calcula en base a los datos de tráfico de mercancías y distancia de los aeropuertos a los nodos de transporte más cercanos.

En cuanto al Reino Unido, para el Aeropuerto de Londres Luton las fuentes más relevantes de emisiones de alcance 3 son las relacionadas directamente con aviación (52%) y el acceso de pasajeros al aeropuerto[80]. En la emisiones relacionadas con aviación se incluyen las debidas al ciclo LTO y las pruebas de APUs y motores de aeronaves. Además de estas emisiones se calculan las relacionadas con la movilidad de pasajeros, los residuos y las de la cadena de suministro.

Para el cálculo de la emisiones de LTO se emplean datos de registros de vuelo, consumos de combustible y se tienen en cuenta las mejoras de combustión por renovación de flota. Por su parte, para las emisiones de APUs se modeliza su uso y para las emisiones de pruebas de motores se emplean datos derivados de registros y facturación.

Finalmente, para el cálculo de las emisiones del acceso por superficie se parte de factores de emisión del gobierno central para modos de transporte públicos y privados en el Reino Unido.
En el caso de los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, si bien la metodología de cálculo ha sido la misma que la utilizada para el cálculo del alcance 3 en los aeropuertos españoles y Reino Unido, se han realizado una serie de estimaciones al no disponerse de los datos primarios a fecha de cierre de este informe, para el cálculo de las categorías 1, 2, 7, 8, 9 y 11[81].

2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables

(GRI 3-3)

El Grupo Aena lleva a cabo distintas actuaciones orientadas a la reducción del consumo energético en sus instalaciones. Entre ellas, se encuentran las relativas al aumento del autoconsumo, con el uso de energías renovables (plan fotovoltaico, geotermia, etc.) y otras destinadas a mejorar la eficiencia energética y la optimización de procesos de gran consumo energético. Todas ellas contribuyen a disminuir la huella de carbono del grupo. Asimismo, adquieren enorme relevancia en el contexto energético actual, marcado por un incremento significativo en los precios del mercado eléctrico.

[79] Respecto a las categorías de Alcance 3 no incluidas, los motivos de exclusión son:
- Categoría 4: Transporte y distribución aguas arriba: Aena no contrata servicios de logística por lo que cualquier gasto relacionado con el transporte de productos adquiridos por Aena no se puede separar estando ya incluido en la Categoría 1.
- Categoría 12: Residuos derivados de los productos vendidos por la organización: Aena no produce productos, por lo que no existen residuos asociados y no siendo por tanto aplicable esta categoría.
- Categoría 13: Activos arrendados a la organización: Todos los activos arrendados por Aena a otras entidades (concesionarios) se asumen como propios de Aena por lo que ya han sido reportados en otras categorías.
- Categoría 14: Franquicias: Aena no dispone de franquicias, por lo que esta categoría no es aplicable.

[80] En el EINF 2022 esta información no se encontraba reportada debido a que en el momento de la publicación no se encontraba disponible. No obstante actualmente puede consultarse esta información en el Informe de Sostenibilidad del Aeropuerto de Londres-Luton: https://www.london-luton.co.uk/corporate/sustainability/reports-and-performance.

[81] Categorías 1 y 2: se han estimado los gastos de la filial de Aena ANB tomando como referencia el valor de las ATUs del ejercicio 2022. A su vez, el valor de estas categorías para la filial BOAB se ha estimado a partir de los de la filial ANB.
Categorías 7, 8, 9 y 11: se han realizado estimaciones a partir de los datos disponibles en 2022 y el ratio ATU 2022/2023. A su vez, el valor de las categorías para la filial BOAB se ha estimado a partir de los de la filial ANB.

Medidas relacionadas con el uso de energías renovables

Toda la energía proveniente de fuentes renovables, ya sea generada o adquirida, es distribuida tanto en la actividad propia de los aeropuertos como a los concesionarios que conviven en las instalaciones. Respecto al Plan de despliegue de energía fotovoltaica de Aena, durante 2023, se ha adjudicado el diseño y la ejecución de 2 grandes parques solares fotovoltaicos en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. La instalación de Madrid contará con más de 235.000 módulos fotovoltaicos y generará una energía de 212 GWh anuales, equivalentes al consumo medio de 65.000 hogares al año, lo que evita la emisión estimada de 27.000 toneladas anuales de 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, con un equivalente de ahorro de emisión de 2.300 toneladas de CO_2 anuales durante su vida útil.

El consumo eléctrico de los centros de Aena en España y Reino Unido procede de fuentes 100% con garantía de origen renovable, y 33% en el caso de Brasil (35% en el 2022).

Asimismo, se han realizado estudios de viabilidad para la instalación de geotermia/ aerotermia en los tres principales aeropuertos españoles de la red para cubrir el 100% de la demanda de calefacción y parte de la demanda de refrigeración. El estudio se ha completado con la realización de los test de respuesta geotérmicos en al Aeropuerto de Palma de Mallorca y se realizarán a lo largo de 2024 en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton, a lo largo de 2023, ha planificado el desarrollo de su propia planta fotovoltaica, la cual con una producción de al menos 10 GWh en el primer año de generación, abastecerá un mínimo del 25% de las necesidades de electricidad del Aeropuerto en 2026. Los aeropuertos de Brasil no disponen por el momento de proyectos relacionados con la veneración de renovables en autoconsumo.

Medidas destinadas a la mejora de la eficiencia energética

Con el objetivo de disminuir el consumo energético en los aeropuertos de la red, se desarrolla un proceso de identificación continuo de posibles aspectos a mejorar. En base a ello se han llevado a cabo una serie de medidas orientadas a la adecuación y el control del consumo energético en la operativa real de los aeropuertos, y la mejora tecnológica en materia de iluminación y climatización (detectores de presencia, reemplazo por LED, renovación de instalaciones de aire acondicionado y regulación automática de iluminación). Entre las actuaciones desarrolladas por la Compañía, durante 2023, destacan por ejemplo:

- El desarrollo de un proyecto piloto en 2022 en la zona de embarque de la terminal 2 del Aeropuerto de Valencia para la instalación de sensores ambientales que permiten controlar la operativa de los sistemas de producción de frío y calor. A través de estas medidas se ha conseguido un ahorro energético de entre el 15 y el 25%. A partir de estos resultados, durante el 2023 se ha analizado la viabilidad para su implantación definitiva en más aeropuertos.
- En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, se ha renovado la iluminación con tecnología LED de bajo consumo, que ha alcanzado un grado de sustitución de alrededor del 90%. Además, se han revisado los sistemas de control y regulación de temperatura en el área de check-in, se han sustituido equipos de refrigeración por otros más eficientes y se ha desarrollado un conjunto de estándares eléctricos que han permitido mantener un inventario mínimo de equipos, reduciendo ineficiencias.
- En las instalaciones de los aeropuertos de Aena en Brasil se realizan mejoras operativas y reemplazos tecnológicos en materia de consumo energético, como resultante de la ejecución de obras.

Asimismo, a la hora de gestionar adecuadamente el consumo de energía, Aena ha proporcionado contadores inteligentes a algunas de sus instalaciones y cartera de inmuebles. Por ejemplo, la terminal del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas cuenta con una plataforma de gestión energética que permite realizar un análisis sistemático del consumo y, en base a los resultados, desarrollar medidas para mejorar la eficiencia energética de los equipos de la terminal.

Además, Aena realiza auditorías energéticas en los aeropuertos para obtener información de los sistemas de control y seguimiento de los consumos de energía en sus instalaciones (prestando especial atención a aquellos relacionados con la iluminación y climatización)[82], los correspondientes posibles aspectos de mejora y, en su caso, desarrollar planes de acción.

En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se está elaborando un proyecto para el diagnóstico de eficiencia energética, para que sea desarrollado en 2024.

En relación a las certificaciones de eficiencia energética de las instalaciones, los edificios terminales de los aeropuertos españoles disponen de los correspondientes certificados siendo renovados durante el primer trimestre de 2024. Asimismo, cabe destacar que en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton, ha renovado en 2022 su certificación del sistema de gestión de energía en base a la norma ISO 50.001 aún vigente al día de hoy.

[82] En una 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.

El ahorro de energía alcanzado mediante la implementación de las actuaciones de eficiencia energética incluidas en los siguientes aeropuertos españoles ha supuesto 36.134 GJ.

EFICIENCIA ENERGÉTICA EN 2023 (GRI 3-3)

Algunas actuaciones relevantes relacionadas

Climatización **Iluminación**

Aeropuerto	Actuación	Descripción
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	Climatización	Suministro y montaje con instalación de nueva enfriadora, suministro y montaje con instalación de nuevo climatizador con humectador CE1
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	Climatización	Sustitución de unidades de tratamiento de aire (UTAs) en la zona Milenium.
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	Climatización	Sustitución de enfriadoras de la TWR Este.
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	Climatización	Sustitución de equipo de climatización de precisión del CGA de la Terminal T4.
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	Iluminación	Cambio de Iluminación a fluorescente por iluminación LED en la señalética instalada en T4 y T4S
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	Iluminación	Redistribución e integración de Dali de iluminación
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	Iluminación	Suministro e instalación eficiente en T4
Adolfo Suárez Madrid/Barajas	Iluminación	Instalación de sistemas de iluminación y guiado en aparcamientos P1, P2 y P4
Alicante-Elche Miguel Hernández	Climatización	Instalación de ventiladores VHS.
Alicante-Elche Miguel Hernández	Climatización	Mejora de eficiencia energética en las UTAs.
Alicante-Elche Miguel Hernández	Climatización	Mejora de condensados en Fancoils e instalación de calorímetros
Alicante-Elche Miguel Hernández	Climatización	Mejora de extracción forzada en aseos de la terminal
Alicante-Elche Miguel Hernández	Climatización	Suministro e instalación de filtros solares en la torre de control
Bilbao	Climatización	Sustitución de la segunda caldera de calefacción en edificio Terminal
Federico García Lorca Granada-Jaén	Climatización	Renovación integral del edificio bloque técnico.
Federico García Lorca Granada-Jaén	Climatización	Climatización eficiente en el edificio bloque técnico.
La Palma	Climatización	Adecuación de producción de frío para la climatización de la Terminal de pasajeros.
Palma de Mallorca	Climatización	Renovación del equipamiento de climatización.
Palma de Mallorca	Climatización	Sustitución de equipos de climatización.
Tenerife Norte	Climatización	Instalación de protecciones solares en muro cortina del área de embarque insular.

Nota: En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil y Reino Unido no se han realizado actuaciones de esta naturaleza.

Madrid-Cuatro Vientos	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Fuerteventura	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Gran Canaria	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
César Manrique-Lanzarote	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Valencia	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Palma de Mallorca	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Salamanca	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Tenerife Sur	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Girona-Costa Brava	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Melilla	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Pamplona	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED.
Almería	Climatización	Renovación de equipamiento de producción de climatización
Bilbao	Climatización	Mejoras de aislamiento térmico y acústico de la planta baja del edificio terminal
Fuerteventura	Climatización	Nueva climatización de la segunda planta del bloque técnico
Ibiza	Climatización	Mejora del rendimiento energético de la instalación de climatización
Málaga	Climatización	Sustitución de equipos de climatización de las prepasarelas del dique D de la T3
Málaga	Climatización	Adecuación de dependencia
Tenerife norte	Climatización	Nuevo sistema de clima para el centro de negocios
Tenerife sur	Climatización	Sustitución de enfriadoras de la terminal 1
Valladolid	Climatización	Nueva impermeabilización del edificio terminal
Valladolid	Climatización	Suministro e instalación de nuevas ventanas en el edificio SEI
Vigo	Climatización	Renovación de los sistemas de climatización de tres pasarelas
Alicante-Elche Miguel Hernández	Iluminación	Control de iluminación en varias zonas de la terminal
Alicante-Elche Miguel Hernández	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED
Alicante-Elche Miguel Hernández	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED en bloque técnico
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	Iluminación	Iluminación LED de la Central Eléctrica
Ibiza	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED
Ibiza	Iluminación	Mejora de la iluminación en la plataforma de aviación comercial
Ibiza	Iluminación	Nueva nomenclatura de campo de vuelos
La Palma	Iluminación	Regeneración del pavimento de las pista y adecuación de la franja
Salamanca	Iluminación	Adecuación de las torres mega
Santander	Iluminación	Mejora del alumbrado en TWR
Sevilla	Iluminación	Instalación de nuevo balizamiento LED en el eje de la pista
Sevilla	Iluminación	Legalización de la instalación eléctrica de bomberos y de la halconera

2.2.6. Energías renovables

(GRI 3-3)

El uso de energías renovables (eólica, fotovoltaica, solar térmica y geotérmica) es clave para alcanzar el objetivo de convertir a Aena en un operador de aeropuertos carbono neutral en 2026 en España y sentar las bases para alcanzar las 0 emisiones netas en 2040 en todo el Grupo. Permitiendo así, que la Compañía logre reducir la dependencia de los combustibles fósiles, y disminuir consecuentemente las emisiones de gases de efecto invernadero.

En 2023, dentro del despliegue de energías fotovoltaicas en los aeropuertos españoles, se ha adjudicado el diseño y la ejecución de la planta fotovoltaica de los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas con una potencia de 120 MWn y se ha licitado la correspondiente a Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, lo que complementa a las instalaciones de renovables ya existentes en los aeropuertos españoles.

% Electricidad con garantía de origen de fuentes renovables

	España	Reino Unido	Brasil
2021	100 %	100 %	84,1 %
2022	100 %	100 %	35 %
2023	100 %	100 %	85,4 %

Instalaciones de energías renovables en España (GRI 302-1)

		2021	2022	2023
Energía generada de fuentes renovables (GJ)	Eólica	7.594	6.878	6.768
	Fotovoltaica	15.918	17.784	21.362
	Solar térmica	0	0	0
	Geotérmica	213,86	88	117
	Subtotal	**23.726**	**24.750**	**28.247**
Energía consumida de fuentes renovables (GJ)	Eólica	7.067	6.421	6.480
	Fotovoltaica	15.824	17.688	21.260
	Solar térmica	0	0	0
	Geotérmica	214	88	117
	Subtotal	**23.105**	**24.198**	**27.857**

Energía vendida de fuentes renovables (GJ)	Eólica	527	457	289
	Fotovoltaica	94	95	102
	Solar térmica	0	0	0
	Geotérmica	0	0	0
	Subtotal	**621**	**552**	**391**

Fuentes para las densidades de combustibles:
– Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes.
– Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.
– Asociación ibérica de gas natural para la movilidad
– GHG Protocol

Fuentes para los poderes caloríficos inferiores (PCI)
– MITERD: "Factores de emisión: Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono", datos para el año correspondiente
– IDAE: Tabla de poderes caloríficos de las principales fuentes energéticas (ver capítulo "Enlaces de interés).

Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética[83]

(GRI 305-5)

El desarrollo de las actuaciones anteriormente mencionadas relativas a la instalación de tecnología de energía renovable o eficiencia energética, así como la compra de electricidad con origen renovable, ha evitado la emisión de 106.920 de tCO_2 durante el ejercicio 2023 (145.532 de tCO_2 en el 2022). En las filiales de Aena en Brasil no se contempla la implantación de instalaciones renovables en autoconsumo pero si la de incrementar la compra de energía renovable con garantía de origen de forma progresiva cada año.

Emisiones evitadas gracias a instalaciones de energías renovables propias y eficiencia energética y a la compra de energía eléctrica con origen renovable (toneladas de CO_2e)

	2022				2023			
	España	**Reino Unido**	**Brasil**	**Total**	**España**	**Reino Unido**	**Brasil**	**Total**
Toneladas de CO_2e	139.428,00	4.199,63	1.905,00	145.532,63	98.591,40	6.559,72	1.768,78	106.919,90

NOTA: El cálculo de CO2 se obtiene a partir de la relación establecida entre la energía eléctrica generada por las instalaciones indicadas y el factor de emisión de CO2 aplicable.
Fuente factor eléctrico: REE
En 2022 y 2023 se aplica el factor de emisión de localización (LB) según %GdO real

[83] En Reino Unido no se ha desarrollado hasta la fecha ninguna medida de implementación de renovables en autoconsumo, si bien entra dentro de su planificación a 2030.

Reducción de las emisiones GEI (Alcance 1)

	2021		2022		2023	
Instalación de Aena	**kWh generados**	**tCO_2e evitadas**	**kWh generados**	**tCO_2e evitadas**	**kWh generados**	**tCO_2e evitadas**
Planta de cogeneración del Aeropuerto de Bilbao (energía térmica)	482.015	57	386.887	55,3	48.471	4,8
Planta energía geotérmica del Aeropuerto de Reus	59.407	7	24.460	3,5	32.568	3,3
Total (alcance 1)	**541.422**	**64**	**411.348**	**58,8**	**81.039**	**8,1**

Reducción de las emisiones GEI (Alcance 2)

	2021		2022		2023	
Instalación de Aena	**kWh generados**	**tCO_2e evitadas**	**kWh generados**	**tCO_2e evitadas**	**kWh generados**	**tCO_2e evitadas**
Aerogeneradores del Aeropuerto de La Palma	2.109.511	249	1.910.688	273,2	1.880.123	187,7
Módulos fotovoltaicos del Aeropuerto de Menorca	64.591	8	149.864	21,4	846.590	84,5
Módulos fotovoltaicos del Aeropuerto de Ibiza	78.725	9	55.555	7,9	83.101	8,3
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Alicante-Elche	38.635	5	46.965	6,7	47.405	4,7
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Madrid-Barajas	15.465	2	0	0	37.000	3,7
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos	20.323	2	20.657	3	20.929	2,1
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de La Palma	30.535	4	55.193	7,9	93.377	9,3
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Valencia	31.800	4	29.482	4,2	31.547	3,1
Módulos fotovoltaicos en el Aeropuerto de Vigo	11.195	1	10.336	1,5	1.940	0,2
Planta fotovoltaica en el Aeropuerto de Tenerife Sur	1.752.063	207	1.473.045	210,6	1.817.387	181,4
Planta fotovoltaica en el Aeropuerto de Lanzarote	555.160	66	1.485.472	212,4	1.276.867	127,5
Planta fotovoltaica en el Aeropuerto de Fuerteventura	1.823.289	215	1.613.305	230,7	1.668.568	166,6
Planta fotovoltaica en el Aeropuerto de Gran Canaria	'--	'--	'--	'--	9.084	0,9
Planta de cogeneración del Aeropuerto de Bilbao (energía eléctrica)	342.368	40	269.888	38,6	23.726	2,4
Total (Alcance 2)	**6.873.659**	**811**	**7.120.449**	**1.018,2**	**7.837.644**	**782,4**

Principales indicadores de consumo energético

(GRI 302-4)

En el 2023, el autoconsumo de energía renovable de Aena asciende a 27.857 GJ en 2023 (24.198 GJ en 2022), lo cual supone un aumento de 15 % respecto al ejercicio anterior. A nivel consolidado el consumo de energía renovable (compra y producción) alcanzó un total de 3.740.860,81 GJ en 2023 (3.519.485 GJ en 2022).

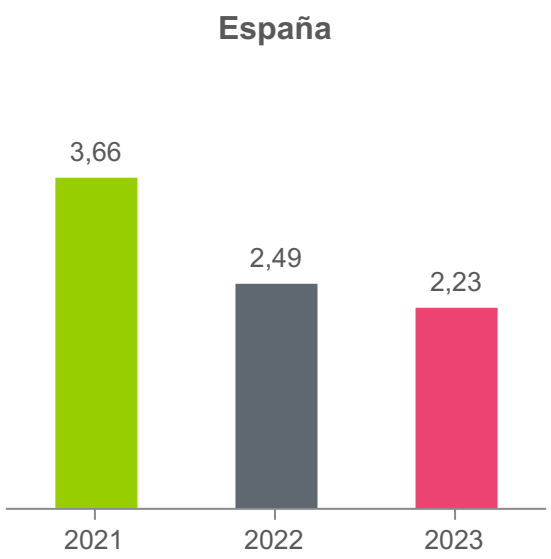
El consumo de energía total del Grupo en el ejercicio 2023 ha sido de 4.676.421 (4.566.879 GJ[86] en 2022) lo que supone un aumento del 2 % respecto al ejercicio anterior. Este aumento es muy poco significativo si se tiene en cuenta la mayor demanda derivada del aumento del volumen de tráfico y la entrada en actividad de los nuevos aeropuertos de la filial de Aena BOAB en Brasil.

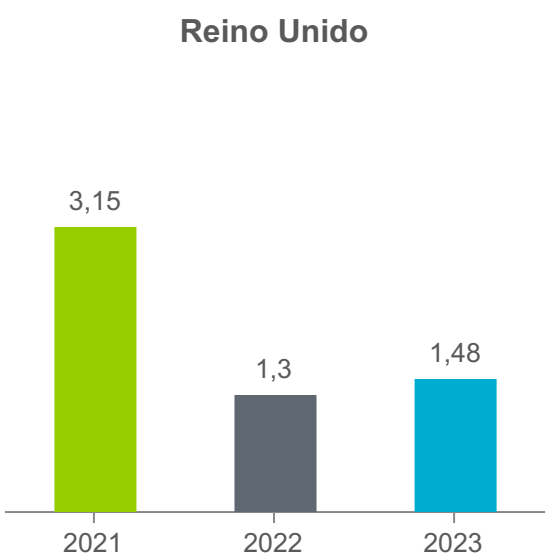
El desempeño en materia energética y la gestión operativa de los aeropuertos de la red, destinada a mejorar la eficiencia energética, son indicadores claves del diseño sostenible

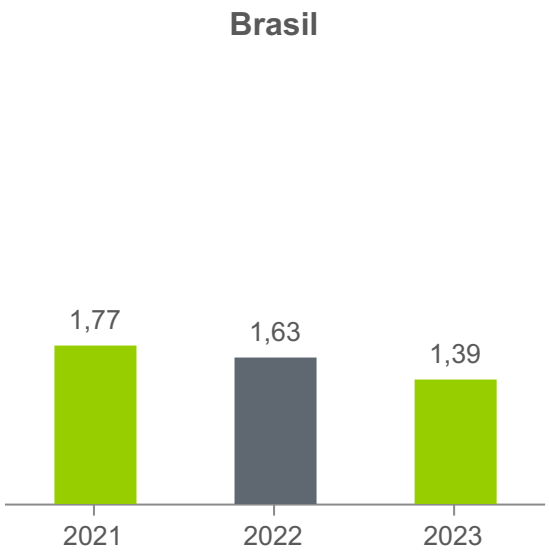
Intensidad energética[84]

(GRI 302-3)

kWh/ATU[85]







[84] Incluye el consumo de combustibles, energía eléctrica, calefacción y refrigeración. En España, el ratio abarca el consumo energético dentro de la organización, incluyendo los consumos de los concesionarios.
[85] ATU: Parámetro que refleja la actividad de un aeropuerto teniendo en cuenta sus operaciones, pasajeros y el volumen de carga anuales. ATU = Pasajeros + (100*Operaciones) + (10*Toneladas de Carga).
[86] Incluye el consumo de combustibles, energía eléctrica, calefacción y refrigeración.

Esquema de consumo energético dentro de la organización

(GRI 302-1)[87] [88] [89]

Consumo de combustibles no renovables (GJ)												
	2021				2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Gasoil/diésel	109.872	9.162	7.578	**126.612**	129.780	13.870,63	10.290,06	**153.941**	112.248	14.875,5	11.727,32	**138.850,82**
Gasolina	2.044	0	487	**2.531**	1.947	0	528,32	**2.475**	1.340	0	706,71	**2.046,71**
Gas Natural	105.999	29.329	0	**135.328**	138.313	25.780,09	0	**164.093**	122.635	25.919,3	0	**148.554,3**
Propano	558	102	0	**660**	554	104,49	0	**658**	389	0	0	**389**
LPG	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	128,63	0	**128,63**
Queroseno	2.054	0	0	**2.054**	1.542	0	0	**1.542**	820	0	0	**820**
Subtotal	**220.526**	**38.593**	**8.065**	**267.185**	**272.136**	**39.755**	**10.818**	**322.709**	**237.432**	**40.923,43**	**12.434,03**	**290.789,46**

Consumo de combustibles renovables (GJ)				
	2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Biocombustible (HVO, Biopropano y Biometano)	9.628	706,38	0	**10.334,38**
Subtotal	**9.628**	**706,38**	**0**	**10.334,38**

Nota: en el caso de España el consumo de biocombustibles se refiere a HVO, biopropano y biometano, mientras que en el caso de Reino Unido se limita al uso de HVO.
Información no aplicable en ejercicios previos,

[87] Los datos de Aena de consumo eléctrico incluyen los consumos de los concesionarios de la red española (100% de los centros) registrando estos un consumo de electricidad durante el ejercicio 2023 de 528.098,92 GJ, lo que constituye el 15,4% del consumo global de Aena en España.
[88] Los datos de Reino Unido y Brasil de consumo eléctrico no incluyen el consumo de concesionarios.
[89] La compra de calor/frio por parte de Aena procede de la planta de cogeneración de SAMPOL abasteciendo a parte de la climatización de este aeropuerto.

Consumo electricidad y compra energía térmica no renovable (GJ)

	2021				2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil (A)	Total Consolidado
Electricidad	-	14.158	21.079	**35.237**	-	-	100.290	**100.290**	0	0	28.336,9	**28.336,9**
Calor	212.700	27.301	-	**240.001**	218.115	-	-	**218.115**	199.750	0	0	**199.750**
Frio	392.902	-	-	**392.902**	406.280	-	-	**406.280**	406.349	0	0	**406.349**
Subtotal	**605.602**	**41.459**	**21.079**	**668.140**	**624.395**	**0**	**100.290**	**724.685**	**606.099**	**0**	**28.336,9**	**634.435,9**

A) Debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, se han estimado los datos de consumo de electricidad de estos aeropuertos, cuando no se ha podido recabar el dato real. A estos efectos, se han tenido en consideración consumos de meses previos, para aquellos casos en los que se disponía de los mismos, y en caso contrario, se ha estimado en base al volumen de pasajeros del mismo aeropuerto.

Consumo electricidad y energía térmica renovable (GJ)

	2021				2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil (A)	Total Consolidado
Electricidad	2.907.279	44.832	111.492	**3.063.603**	3.387.090	78.181	54.126	**3.519.397**	3.461.310	114.041,24	165.392,57	**3.740.743,81**
Calor/Frio	214	-	-	**214**	88	-	-	**88**	117	0	0	**117**
Subtotal	**2.907.493**	44.832	111.492	**3.063.817**	**3.387.178**	**78.181**	**54.126**	**3.519.485**	**3.461.427**	**114.041,24**	**165.392,57**	**3.740.860,81**

Nota: en el caso de consumo de energía renovable (electricidad y frio/calor) en los aeropuertos de Aena se incluye la compra de energía eléctrica con garantía de origen 100% renovable así como el autoconsumo correspondiente a las instalaciones de energías renovables de la tabla anterior (Instalaciones de energías renovables en España). En 2023 no se ha comprado energía térmica renovable.
(A) Debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, se han estimado los datos de consumo de electricidad de estos aeropuertos, cuando no se ha podido recabar el dato real. A estos efectos, se han tenido en consideración consumos de meses previos, para aquellos casos en los que se disponía de los mismos, y en caso contrario, se ha estimado en base al volumen de pasajeros del mismo aeropuerto.

Consumo energético total (GJ)

	2021				2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Consumo energético renovable	2.907.493	80.052	111.492	**3.099.037**	3.387.178	78.181	54.126	**3.519.485**	3.471.055	114.747,62	165.392,57	**3.751.195,19**
Consumo energético no renovable	826.128	45.538,38	29.144	**900.810,38**	896.532	39.755	111.108	**1.047.395**	843.531	40.923,43	40.770,93	**925.225,36**
Total	**3.733.621**	**125.590**	**140.636**	**3.999.847**	**4.283.710**	**117.936**	**165.234**	**4.566.880**	**4.314.586**	**155.671**	**206.164**	**4.676.421**

2.3. Contaminación

(GRI 3-3)

2.3.1. Contaminación atmosférica

El Grupo Aena está comprometido con la mejora de la calidad del aire en el entorno en el que realiza sus operaciones tal y como se plasma en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo.

Este compromiso se despliega en España a través de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, alineada con el Plan de Acción Climática 2021-2030, mediante las cuales, se abordan aspectos relacionados con la calidad del aire definiendo proyectos estratégicos que buscan disminuir las emisiones de CO2 y otros contaminantes atmosféricos (NOx, SOx y PM10).

Los objetivos estratégicos en España establecidos a 2030 son:

Emisiones Propias

- Reducción del 22% de las emisiones de NOx por pasajero con respecto a 2019
- Reducción del 36% de las emisiones de SOx por pasajero con respecto a 2019
- Reducción del 15% de las emisiones de PM por pasajero con respecto a 2019

Emisiones de terceros

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

Para su consecución, se plantea adoptar una serie de iniciativas y medidas enfocadas en la eficiencia energética, el uso de energías renovables, la movilidad sostenible y la reducción de emisiones de terceros.

Concretamente, se desarrollan programas de control y vigilancia de la calidad del aire en el entorno de los principales aeropuertos, mediante los cuales se lleva a cabo una monitorización continua y automática de los niveles de calidad del aire correspondientes a los niveles de concentración de las principales sustancias, como el dióxido de azufre (SO2), los óxidos de nitrógeno (NOx) y las partículas en suspensión (PM10 y PM2,5), emitidas como resultado de las operaciones aeroportuarias u otras fuentes localizadas en el entorno.

En España, Aena tiene implementadas estaciones de calidad del aire en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Alicante-Elche y Málaga-Costa del Sol[90]. En algunos casos, las estaciones de medición se integran y forman parte de las redes de vigilancia de calidad del aire municipales y/o de las comunidades autónomas. Además, el Aeropuerto de Gran Canaria, realiza anualmente una campaña de medición.

En cuanto al Aeropuerto de Londres-Luton, en el Reino Unido, siguiendo con el compromiso de la Compañía de reducir el impacto en la calidad del aire local, ha desarrollado la Estrategia de Calidad del Aire.

El gobierno británico requiere a las autoridades locales identificar posibles excesos de los niveles de contaminantes y, en su caso, establecer medidas para evitarlo. En consecuencia, el Aeropuerto trabaja de forma continuada con el Ayuntamiento de Luton, como actor principal, para monitorear y evaluar la calidad del aire en el entorno del mismo.

Siguiendo lo establecido en la Estrategia de Negocio Responsable, el Aeropuerto de Londres-Luton avanza en su nuevo programa de monitorización de la calidad del aire, que actualmente se encuentra en licitación. En base al mismo, se automatizará el programa de seguimiento y se proporcionarán datos más regulares a través de un panel centralizado y un sistema de gestión. La medición hacia la consecución de los objetivos será posible gracias a la recogida de datos que realizan los equipos de monitorización de calidad del aire, que evalúan las tendencias de las concentraciones de contaminantes[91] en el entorno. Los contaminantes clave para la calidad del aire son aquellos que tienen mayor riesgo de exceder los niveles de calidad del aire permitidos en Reino Unido: el dióxido de nitrógeno (NO_2) y las partículas (PM10 y PM2,5).

Hasta la fecha se monitorizan 19 ubicaciones diferentes, las de mayor impacto, para garantizar las mediciones de NO_2 y se miden los niveles de concentración de las partículas en suspensión (PM) en una localización.

[90] Se pueden consultar los informes procedentes de la red de vigilancia del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, así como los datos procedentes de las estaciones del entorno del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat que se encuentran adscritas a la red de la Generalitat de Cataluña. Ver capítulo "Enlaces de interés."
[91] Material particulado (PM_{10}) y NO_2

Mensualmente el Aeropuerto publica un reporte de los resultados obtenidos con las autoridades locales, mientras que los resultados anuales de los niveles de calidad del aire están disponibles como parte del informe de seguimiento anual. Adicionalmente en el aeropuerto se han desarrollado acciones de mejora para garantizar la consecución de los objetivos establecidos, entre las que destacan las colaboraciones con terceros, como la aprobación de una política específica para autobuses y autocares para mejorar la calidad del aire alrededor del área terminal.

En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se han analizado los estudios de simulación de las emisiones atmosféricas resultantes de las operaciones de aeronaves y equipos en tierra realizados en 2023, al objeto de definir una serie de acciones a llevar a cabo en los próximos años relacionados con la reducción de la contaminación de estos gases resultantes de las actividades de aviación, el uso de combustibles sostenibles, el uso de autobuses eléctricos, puesta a disposición de puntos de carga eléctrica para vehículos de pasajeros y de Handling, así como la renovación de parte de la flota propia a vehículos eléctricos.

Objetivos específicos en materia de contaminación atmosférica

	España	Reino Unido	Brasil
Corto plazo	• 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.	• Mejorar los niveles de calidad del aire • Implementar una monitorización que agregue valor en términos de datos y permita comprender los efectos delas diferentes fuentes en tiempo real. • Recopilar datos del entorno con una buena cobertura espacial y diseñar mejoras de las acciones a partir del análisis de los datos obtenidos.	• Puesta en marcha de las acciones resultantes del análisis de los estudios de simulación de las emisiones atmosféricas
Medio/largo	**2030:** • Reducción del 22% de las emisiones de NOx por pasajero con respecto a 2019. • Reducción del 36% de las emisiones de SOx por pasajero con respecto a 2019. • Reducción del 15% de las emisiones de PM por pasajero con respecto a 2019.	• Despliegue del Plan de Acción extraído de la estrategia de calidad del aire que establece las medidas de mitigación recomendadas teniendo en cuenta el impacto potencial en la calidad del aire local en áreas relevantes de exposición, el coste de implementación, así como cualquier objetivo relevante y un informe y/o seguimiento continuo.	• Mejorar el control óptimo de las fuentes de emisión y mejora de la vigilancia de la calidad del aire.

Evolución y progreso de los objetivos marcados de contaminación atmosférica

	España	Reino Unido[(A)]	Brasil
	• Reducción del 23% de las emisiones de NOx por pasajero con respecto a 2019. • Reducción del 44% de las emisiones de SOx por pasajero con respecto a 2019. • Reducción del 67% de las emisiones de PM por pasajero con respecto a 2019	• En el ejercicio 2023, se ha registrado un total de: Emisiones t NOx 6,1776. Emisiones t SOx 0,2124. Emisiones t PM10 0,3708	• Tras analizar los estudios de simulación de las emisiones atmosféricas resultantes de las operaciones de aeronaves y equipos en tierra se han establecido una serie de acciones para reducir la contaminación de estos gases resultantes de las actividades de aviación.

[(A)] Datos obtenidos a partir de la media de la mediciones relativas a los meses de enero a septiembre de 2022.

Indicadores sobre contaminación atmosférica

(GRI 305-7)

Óxidos de nitrógenos (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire [A] [B] [C] [D] [E]

	NOx(t)			SOx(t)			CO(t)			NMVOC(t)			PM10(t)			PM2,5(t)		
	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR
2021																		
Gasoil	45,6732	4,6450	n/d	3,5274	0,1251	n/d	14,6282	1,3590	n/d	3,4370	0,3210	n/d	2,8784	0,2336	n/d	2,7122	0,2296	n/d
Gasolina	0,6694	0,0000	n/d	0,0005	0,0000	n/d	5,9875	0,0000	n/d	0,6030	0,0000	n/d	0,0017	0,0000	n/d	0,0017	0,0000	n/d
Gas Natural	7,8439	1,9091	n/d	0,0710	0,0173	n/d	3,0740	0,7481	n/d	2,4380	0,5934	n/d	0,0827	0,0201	n/d	0,0827	0,0201	n/d
Propano	0,0393	0,0030	n/d	0,0003	0,0000	n/d	0,0230	0,0163	n/d	0,0192	0,0149	n/d	0,0278	0,0548	n/d	0,0278	0,0548	n/d
Queroseno	0,2388	0,0000	n/d	0,0483	0,0000	n/d	31,8897	0,0000	n/d	0,9595	0,0000	n/d	7,2066	0,0000	n/d	7,2066	0,0000	n/d
Total 2021	**54,4646**	**6,5570**	**n/d**	**3,6476**	**0,1424**	**n/d**	**55,6023**	**2,1234**	**n/d**	**7,4567**	**0,9293**	**n/d**	**10,1972**	**0,3085**	**n/d**	**10,0310**	**0,3046**	**n/d**
2022																		
Gasoil	54,7810	6,8409	7,7891	8,1600	0,1235	0,3858	14,3033	1,6820	1,1114	3,4471	0,4279	0,4166	3,0752	0,3706	0,2556	2,8360	0,3706	0,2556
Gasolina	0,5421	0,0000	1,9144	0,0094	0,0000	0,0023	5,6677	0,0000	20,6758	0,5734	0,0000	2,1426	0,0031	0,0000	0,0046	0,0028	0,0000	0,0046
Gas Natural	10,2351	1,8217	0,0000	0,0927	0,0165	0,0000	4,0111	0,7139	0,0000	3,1812	0,5662	0,0000	0,1079	0,0192	0,0000	0,1079	0,0192	0,0000
Propano	0,0409	0,0008	0,0000	0,0004	0,0000	0,0000	0,0161	0,0045	0,0000	0,0128	0,0041	0,0000	0,0007	0,0152	0,0000	0,0007	0,0152	0,0000
Queroseno	0,1112	0,0000	0,0000	0,0225	0,0000	0,0000	14,8475	0,0000	0,0000	0,4467	0,0000	0,0000	3,3553	0,0000	0,0000	3,3553	0,0000	0,0000
Total 2022	**65,7103**	**8,6635**	**9,7034**	**8,2850**	**0,1400**	**0,3881**	**38,8456**	**2,4005**	**21,7872**	**7,6613**	**0,9982**	**2,5592**	**6,5422**	**0,4049**	**0,2602**	**6,3028**	**0,4049**	**0,2602**
2023																		
Gasoil	51,4471	4,0724	3,5966	6,7110	0,1951	0,0008	14,6596	1,0761	0,9241	3,6919	0,2271	0,1943	3,0398	0,3354	0,3053	2,8683	0,3292	0,3053
Gasolina	0,4127	0,0000	0,1418	0,0106	0,0000	0,0001	4,3486	0,0000	1,3756	0,4209	0,0000	0,1632	0,0029	0,0000	0,0005	0,0026	0,0000	0,0005
Gas Natural	9,0750	1,9180	0,0000	0,0835	0,0174	0,0000	3,6201	0,7517	0,0000	2,8787	0,5961	0,0000	0,0976	0,0202	0,0000	0,0976	0,0202	0,0000
Propano	0,0288	0,0000	0,0000	0,0003	0,0000	0,0000	0,0121	0,0000	0,0000	0,0096	0,0000	0,0000	0,0003	0,0000	0,0000	0,0003	0,0000	0,0000
Queroseno	0,0591	0,0000	0,0000	0,0120	0,0000	0,0000	7,8984	0,0000	0,0000	0,2376	0,0000	0,0000	1,7849	0,0000	0,0000	1,7849	0,0000	0,0000
LPG	**0,0000**	0,0095	0,0000	0,0000	0,0001	0,0000	0,0000	0,0037	0,0000	0,0000	0,0030	0,0000	0,0000	0,0001	0,0000	0,0000	0,0001	0,0000
HVO	5,8699	0,1776	0,0000	0,0109	0,0000	0,0000	0,0320	0,0456	0,0000	0,0183	0,0096	0,0000	0,0196	0,0151	0,0000	0,0115	0,0151	0,0000
Biometano	0,1869	0,0000	0,0000	0,0004	0,0000	0,0000	0,0096	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Biopropano	0,0021	0,0000	**0,0000**	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Total 2023	**67,0816**	**6,1776**	**3,7384**	**6,8287**	**0,2124**	**0,0009**	**30,5804**	**1,8771**	**2,2997**	**7,2570**	**0,8358**	**0,3575**	**4,9451**	**0,3708**	**0,3058**	**4,7652**	**0,3646**	**0,3058**

(A) En la presente tabla se incluyen las emisiones contaminantes al aire más relevantes no siendo incluidas aquellas restantes que no son significativas.
(B) La fuente relativa a los factores de emisión utilizados para el 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: US EPA/US FAA y EMEP/EEA.
(C) En el caso de Reino Unido, todos los cálculos y factores de conversión se utilizan de acuerdo con los estándares del gobierno del Reino Unido bajo el Departamento de Asuntos Ambientales y Rurales (DEFRA) y la agencia ambiental tal y como se detalla dentro de la gobernanza de su plan de acción de calidad del aire
(D) En el caso de los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, no se dispone de información relativa para el año 2021.
(E) Debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, a efecto del cálculo de estos indicadores, se han estimado todos los datos de consumo de combustibles para estos aeropuertos, al no disponer de los mismos. A estos efectos, para cada una de las infraestructuras, se ha tomado como referencia el consumo de un aeropuerto de la filial de Aena ANB con número de ATUs similar, ajustando posteriormente los valores a los ATUs reales mensuales de cada uno de los aeropuertos. Adicionalmente, y al no disponer de la proporción de gasoil/gasolina, se ha considerado el valor de este porcentaje en ANB.

2.3.2. Contaminación lumínica

GRI 3-3)

Todos los aeropuertos del Grupo Aena, independientemente de su ubicación, cumplen con la normativa vigente en materia de seguridad operacional en lo que respecta a la iluminación exterior de sus edificios.

Concretamente, el Aeropuerto de Londres Luton gestiona la contaminación lumínica como parte de las políticas de gestión ambiental y energética cubiertas por las normas ISO 50001 e ISO 14001. La gestión eficaz y eficiente se aplica a toda la iluminación, tanto interna como externa, entre ellas la de pistas y aeródromos cubierta y gestionada por los Servicios Nacionales de Control del Tráfico Aéreo.

2.3.3 Ruido

(GRI 3-3)

Entre los impactos más importantes derivados de la actividad aeroportuaria en el entorno local, se encuentra la contaminación acústica.

Por ello, Aena integra la gestión del ruido en el Programa de Comunidad y Cadena de Valor Sostenible de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 con el objetivo estratégico de limitar y disminuir el impacto acústico en las comunidades locales y proteger la calidad de la vida de las poblaciones del área. El compromiso con la gestión del ruido se recoge también en la Política de Sostenibilidad y en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo.

Entre los principales aspectos, en España se sigue trabajando en la mejora del control y minimización del ruido, a través de comunicaciones activas y bidireccionales con todos los grupos de interés implicados. Todo ello, con el fin de que el tráfico aéreo se desarrolle en un contexto de respeto y sostenibilidad con el entorno.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton durante en el 2023, ha actualizado el Plan de Acción contra el Ruido 2024-2028 y lo ha sometido a consulta de los grupos de interés[92]. De igual manera que el anterior plan de acción del ruido, el actualizado engloba las mismas cinco áreas prioritarias:

1. Mejora de los procedimientos operativos.
2. Aviones más silenciosos.
3. Restricciones operativas.
4. Planificación del uso del suelo.
5. Trabajo con la comunidad local y los socios de la industria.

En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil se continúa trabajando en iniciativas para mejorar la medición y monitorización del ruido de las aeronaves, así como realizar un seguimiento de esta información a través de la creación de comisiones externas con distintos actores de las comunidades locales.

Evolución y progreso de los objetivos marcados en materia de disminución de los niveles de ruido

España	Reino Unido	Brasil
2023: • Licitación de un Nuevo Acuerdo Marco previsto para la realización de nuevas actuaciones, dotado de un importe máximo de 60 Millones de euros. • Incorporación de más de 2.000 viviendas en el censo del PAA del aeropuerto de Palma de Mallorca. • Aprobación del inicio de actuaciones asociadas a una Nueva Fase de ejecución del PAA del aeropuerto de Valencia con la incorporación de más de 5.000 viviendas en este plan. • Realización de los análisis y diagnósticos previos para la elaboración de los Planes de Acción contra el Ruido 2024-2028 asociados a los Fase IV de los MER. • Puesta en funcionamiento del Sistema de Monitorado de Ruido del aeropuerto de Lanzarote. Así mismo se han iniciado los trabajos para su implantación en el aeropuerto de Fuerteventura.	**2023:** • 482 viviendas aisladas en el periodo 2016-2023 con un importe asociado de 1.720.304 €.	**2023:** • Realización de mediciones de ruido y monitorización en puntos críticos del entorno de los aeropuertos. • Constitución de las Comisiones Externas de Ruido Aeronáutico, integradas por actores Municipales, Ambientales, Aeronáuticos, de Control del Espacio Aéreo, etc.

[92] Este Plan de Acción está pendiente de aprobación por parte del Gobierno Británico.

Objetivos específicos en disminución de los niveles de ruido

	España	Reino Unido	Brasil
Corto plazo	• Mantenimiento y ampliación de sistemas de monitorización de ruido en los aeropuertos con situación acústica relevante, con el fin de compartir información con los interesados, mejorando la transparencia y comunicación con el entorno. • Colaboración con ENAIRE para mejorar los procedimientos de navegación aérea. • Elaboración de los Planes de Acción contra el ruido 2024-2028 con medidas alineadas con el Enfoque Equilibrado establecido por OACI.	• 95% de Operaciones de Descenso Continuo (CDO). • Crear y publicar un procedimiento de prácticas para las salidas y llegadas que garantice que los operadores utilizan el aeropuerto de la forma más sostenible posible. • Cumplimiento de los límites de servidumbre acústica, LAEQ 16hr y LAEQ 8hr [(A)]	• Todos los aeropuertos cuentan ya con un Comité de Ruido permanente que se reúne cada seis meses
Medio/largo	• Aplicación de las medidas establecidas en los Planes de Acción contra el Ruido 2024-2029 con el fin de obtener la reducción establecida por la UE • Continuación de los Planes de Aislamiento Acústicos, con la previsión de que se pueda incrementar el volumen de viviendas aisladas, alcanzando las 33.000 viviendas aisladas en 2030.	• Trabajar con aeropuertos vecinos y partes interesadas para presentar una propuesta de mejora del espacio aéreo en línea con la Estrategia de Modernización del Espacio Aéreo del gobierno del Reino Unido. • Colaboración con universidades de Reino Unido para explorar, a través de la investigación, formas factibles de reducir el ruido en el Aeropuerto. • Reducir el tiempo objetivo de respuesta a quejas de 8 días hábiles a 6 días hábiles.	• Llevar a cabo medidas de mitigación del ruido con la comunidad. **2025** Instalación de sistemas de monitorado de ruido en todos los aeropuertos de Brasil

[(A)] LAeq,16h: nivel sonoro continuo equivalente en dB(A) que, durante el período de 07:00 a 23:00 horas, contiene la misma energía sonora que el sonido fluctuante real que se produjo en ese período. LAeq,8h es el nivel de ruido continuo equivalente durante un período de 8 horas.

Medición, reducción y control

(GRI AO7)

Los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) regulados a nivel europeo y de Reino Unido sirven para diagnosticar la exposición al ruido en las inmediaciones de los aeropuertos.[93]

Los últimos MER realizados para España se corresponden con los relativos a la fase IV, cuya actualización se realizará dentro de 5 años como marca la legislación. En las siguientes tablas se detallan los resultados de los MER vigentes en España y Reino Unido, pudiendo concluir que los datos de la población afectada se encuentra muy por debajo de los datos de afección en anteriores fases de los MER.

Evolución del número de personas expuestas al ruido en la red de aeropuertos españoles

MER FASE I:													
Niveles de Ruido	**Gran Canaria**	**Lanzarote – Arrecife (*)**	**Tenerife Sur**	**Tenerife Norte**	**Alicante - Elche**	**Bilbao**	**Barcelona**	**Ibiza (*)**	**Madrid**	**Málaga**	**Palma de Mallorca**	**Valencia**	**Sevilla (*)**
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

[93] Puesto que se trata de una normativa Europea y Británica, los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil no requieren de la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido.

MER FASE III:													
Niveles de Ruido	**Gran Canaria**	**Lanzarote – Arrecife**	**Tenerife Sur**	**Tenerife Norte**	**Alicante - Elche**	**Bilbao [A]**	**Barcelona**	**Ibiza**	**Madrid [B]**	**Málaga**	**Palma de Mallorca**	**Valencia**	**Sevilla**
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 (B)	1.520	515	91	-

(A) MER no elaborado dado que en el momento de su realización no llegaba a las 50.000 operaciones anuales. La elaboración y gestión de los MER queda regulada tanto por la Directiva 2002/49/CE como de su correspondiente transposición a la normativa nacional.

(B) El incremento de los valores nocturnos en el Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas se debe a actuaciones de mantenimiento en la pista 32R-14L. Estas actuaciones han obligado a usar la pista no preferente (32L-14R) durante el año 2016. Los niveles de Ldía, Ltarde y Lnoche se corresponden en cada caso con la normativa de aplicación.

MER FASE IV													
Niveles de Ruido	**Gran Canaria**	**Lanzarote – Arrecife**	**Tenerife Sur**	**Tenerife Norte**	**Alicante - Elche**	**Bilbao**	**Barcelona**	**Ibiza**	**Madrid**	**Málaga**	**Palma de Mallorca**	**Valencia**	**Sevilla**
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 [A]

Nivel de Ruido	MER Fase I	MER Fase II	MER Fase III
Lden 55 dB(A)	8.600	14.300	17.000
Ldía 66 dB(A)	<100	<100	<100
Ltarde dB (A)	<100	0	<100
Lnoche 57 dB (A)	2.300	900	600

[A] Legislación asociada:
- Defra Action Plan Guidance For Airport Operators).
- Civil Aviation Act.
- EU Environmental Noise Directive 2002/49.
- Directiva Europea 598/2014

Durante 2023, Aena en cumplimiento con la legislación ha comenzado con la elaboración de los Planes de Acción contra el Ruido (PAR) 2024-2028, mediante la coordinación con el proveedor del servicio de Navegación Aérea y la DGAC en la elaboración de diagnósticos que sirvan como punto de partida para analizar en cada aeropuerto la viabilidad de diferentes medidas y su posible implantación para contribuir con la reducción de la población afectada en 2030 tal y como establece el Zero Pollution Action Plan. Las medidas a llevar a cabo se encuentran dentro del Enfoque Equilibrado de OACI, siendo las principales las siguientes:

- Mejora de flota que opera en los aeropuertos
- Modificaciones de procedimientos de aproximación/despegue para reducir la población afectada
- Evitar el aumento de las operaciones en horario nocturno.

Aena también colabora con otros grupos de interés para conseguir la reducción del ruido en su punto de origen, la mejora de los procedimientos operativos, la determinación de restricciones operativas para determinadas aeronaves, el desarrollo de medidas para disuadir a las aeronaves ruidosas y el apoyo del control y la disciplina del tráfico aéreo.

Por último, se realiza el seguimiento de las trayectorias y niveles de ruido en el entorno de los grandes aeropuertos a través de los Sistema de Monitorado de Ruido (SMR). Actualmente, dicho sistema se encuentra disponible en los aeropuertos: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Alicante-Elche, Bilbao, Cesar Manrique-Lanzarote, Gran Canaria, Ibiza, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Valencia y en Londres-Luton.

En el contexto del Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha llevado cabo la fase de consultas publicas del actualizado Plan de Acción contra el Ruido 2024-2028 que establece una batería de medidas a llevar a cabo también en el marco del enfoque equilibrado de la OACI con acciones basadas en la evaluación, prevención y disminución del ruido en el territorio.

El esquema de aislamiento del Aeropuerto se basa en la planificación establecida para las servidumbres acústicas. Estas servidumbres se monitorean anualmente para actualizar las propiedades elegibles a partir de datos de ruido obtenidos del sistema de monitoreo de ruido Topsonic.

En el caso de los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, durante 2023 se llevaron a cabo mediciones de ruido en puntos críticos del entorno de los aeropuertos.

Planes de Aislamiento Acústico[94]

(GRI 203-1; 203-2)

En 2023, Aena ha continuado con la gestión y ejecución de los Planes de Aislamiento Acústico adscritos a sus aeropuertos españoles, realizando esta actividad en el marco de lo dispuesto en Real Decreto 1367/2007 y la Ley 5/2010, de 17 de marzo, así como con las correspondientes Declaraciones de Impacto Ambiental. Así, en España cabe destacar las siguientes actuaciones puestas en marcha:

- Actualización del censo de viviendas del PAA del Aeropuerto de Palma de Mallorca, lo que ha supuesto incrementar en más de 2.000 las viviendas incluidas en este plan y recepción y tramitación de las primeras solicitudes de aislamiento acústico asociadas al nuevo ámbito delimitado por la isófona asociada a la declaración de impacto ambiental de este aeropuerto del año 2021.
- Puesta en marcha de una Nueva Fase del PAA del Aeropuerto de Valencia, con la remisión a los ayuntamientos afectados de su nueva huella acústica con el fin de poder identificar los inmuebles que cumpliendo las condiciones establecidas, podrían ser incluidas en este plan, estimándose que como consecuencia de esta iniciativa se puedan llegar a realizar actuaciones de mejora del aislamiento acústico en un número aproximado de 5.000 nuevas viviendas.
- Inicio de actuaciones preliminares asociadas al PAA del Aeropuerto de Fuerteventura previsto en el Plan de Acción asociado a su Servidumbre Acústica.
- En esta anualidad Aena ha licitado un nuevo Acuerdo Marco para impulsar la realización de actuaciones de aislamiento acústico en inmuebles situados en el entorno de su red de aeropuertos. Dotado de un presupuesto de 60 millones de euros a ejecutar en 5 años, se encuentra dividido en dos lotes: uno de 40 millones de euros para la Península y Baleares y otro de 20 millones de euros para Canarias. Su finalidad será la de posibilitar la ejecución de los PAA's que está desarrollando actualmente Aena, así como la de facilitar la puesta en marcha de los nuevos planes de aquellos aeropuertos en los que se ha comprobado su necesidad de ejecución, principalmente referida esta situación a los aeropuertos de Lanzarote, Tenerife Sur y Fuerteventura.
- Simultáneamente a la licitación de estas actuaciones, Aena ha proseguido en el seno de las Comisiones de Seguimiento Ambiental de los aeropuertos, un ejercicio de colaboración institucional con Ministerios, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos para dar a conocer los avances de las actuaciones asociadas a los respectivos Planes de Aislamiento Acústico, habiendo celebrado en este año un total de 8 nuevas reuniones informativas.

[94] En Brasil no se ha realizado ninguna actuación de aislamiento acústico a fecha de cierre de este informe.

El conjunto de las actuaciones realizadas durante este año, ha permitido llevar a cabo el aislamiento acústico de 1.217 inmuebles

A través de los Planes de Aislamiento Acústico, Aena da respuesta a su compromiso con la mejora de la calidad de vida de los vecinos residentes en los alrededores de sus aeropuertos y con la sostenibilidad de la actividad aeroportuaria, disminuyendo el impacto acústico originado por el tráfico de aeronaves.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton las inversiones realizadas acumuladas desde la fecha de inicio de las actuaciones hasta el 31 de diciembre de 2023 ascienden a 1.720.304 € (780.195 € en 2022), con un total de 482 hogares beneficiados desde el 2016.

Comunicación

(GRI 2-29)

Las medidas de gestión del ruido en la red de aeropuertos españoles son comunicadas a través de las diferentes herramientas habilitadas para ello:

- La WebTrack o Mapas Interactivos de Ruido, implantados en 13 aeropuertos de la red española, facilita a los habitantes de las poblaciones vecinas a los aeropuertos una información fiable y transparente de las operaciones aeronáuticas y de los niveles acústicos que éstas generan. Entre la información se incluyen datos como el número de vuelo, el tipo de avión, la altitud y la trayectoria utilizada por la aeronave
- Publicación mensual en la web pública de Aena de los Informes acústicos con información sobre los niveles de ruido, la dispersión de trayectorias, así como información operativa del aeropuerto que pueda afectar a la contaminación acústica.
- Comisiones de Seguimiento Ambiental de los PAA y Comisiones Mixtas creadas para el establecimiento de las Servidumbres Acústicas y sus planes de acción asociados.

Así mismo, la Oficina de Gestión de los Planes de Aislamiento Acústico, creada por Aena y puesta a disposición de la población interesada, viene desempeñando una labor de gestión y asesoramiento técnico y administrativo necesario para la adecuada ejecución de estas actuaciones, destacando entre las actuaciones realizadas durante el año 2023 la tramitación de más de 1.630 solicitudes de información, 1.430 solicitudes de insonorización y el análisis y valoración de 485 proyectos de insonorización, así como el seguimiento y control fin de obra de más de 1.210 viviendas.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, los usuarios disponen de un sitio web para registrar quejas y sugerencias, así como el teléfono, correo electrónico o el sistema de seguimiento de vuelos en línea o Mapa interactivo de Ruido (TraVis).[95]

Asimismo, cuentan con un Comité Consultivo, integrado por la autoridad local, grupos comunitarios, usuarios del aeropuerto y otros grupos de interés. De este modo, se establece un mecanismo formal para relacionarse con la comunidad local y dialogar sobre aspectos relacionados con el ruido.

Adicionalmente, se publican de forma trimestral y anual informes de seguimiento sobre los movimientos de las aeronaves, así como del seguimiento del ruido y de quejas generadas por las operaciones.

En cuanto a los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se han constituido las Comisiones Externas de Ruido Aeronáutico, integradas por agentes municipales, ambientales, aeronáuticas, control del espacio aéreo, etc.

[95] Sistema de seguimiento de vuelos TraVis. Ver link en “Enlaces de interés”.

Aeropuerto	Nº inmuebles aislados (2000-2023) España Nª inmuebles aislados (2016-2023) Reino Unido	Importe destinado (€) (2000-2023) España Importe destinado (€) (2016-2023) Reino Unido
A Coruña	848	7.294.768
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	12.922	170.505.498
Alicante - Elche Miguel Hernández	3.231	42.689.929
Bilbao	2.100	25.065.583
Cesar Manrique - Lanzarote	0	221.343
Girona-Costa Brava (*)	0	50.902
Gran Canaria	628	10.191.523
Ibiza	612	6.447.287
Josep Tarradellas - Barcelona-El Prat	50	2.966.717
La Palma	22	402.329
Málaga-Costa del Sol	814	16.323.476
Melilla	0	0
Menorca	11	227.779
Palma de Mallorca	1.441	20.865.924
Pamplona	43	1.224.084
Sabadell	0	13.633
Santiago - Rosalía de Castro	15	298.217
Sevilla	431	1.808.968
Tenerife-Norte	1.118	26.143.157
Tenerife-Sur	0	116.224
Valencia	4.247	23.044.396
Vigo	247	3.713.454
Vitoria	11	256.881
Londres-Luton (A)	482	1.720.304
Total 2000-2023 (Aena y Luton)	**29.273**	**361.592.376**

(A) Tipo de cambio a 31 de diciembre de 2023: EURvsGBP= 0,86905

2.4. Uso sostenible de recursos: agua

(GRI 3-3)

2.4.1. Gestión hídrica

(GRI 303-1)

La optimización del consumo de agua resulta clave para el Grupo Aena, dado el alto volumen de pasajeros, empleados y usuarios que transitan diariamente por los aeropuertos de la red. El agua, uno de los principales recursos naturales consumidos, se emplea en las instalaciones aeroportuaria mayormente para el consumo humano, riego de zonas verdes, uso sanitario, limpieza, servicio contra incendios y ejecución de obras.

Los objetivos estratégicos del Grupo Aena en cuanto a gestión hídrica están alineados con uno de los principios de actuación definidos en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo y, en concreto, con la necesidad de asegurar la protección del medioambiente y la prevención de la contaminación, integrando criterios de desarrollo sostenible que contribuyan a reducir el impacto de nuestra actividad, fomentando el uso sostenible de recursos.

En base a ello, Aena dispone del Plan Estratégico para la Gestión del Agua 2021-2030 con un horizonte temporal 2021-2030, como instrumento clave para orientar la gestión del recurso en los aeropuertos españoles, y está enfocado a la consecución de los siguientes objetivos estratégicos:

- Desarrollar la gestión de los recursos hídricos para abordar la disminución de la disponibilidad y la calidad del agua dulce como resultado del cambio climático mediante la reducción del consumo de agua en un 10% por pasajero en 2030 con respecto a 2019 (5% de reducción en 2026).
- Integrar la gestión de las fuentes de abastecimiento de agua y de los riesgos climáticos, fomentando y aumentando el uso de fuentes de agua alternativas por pasajero un 150% en 2030 con respecto a 2019 (50% de incremento en 2026).

Estos objetivos fueron definidos a partir de la elaboración de un diagnóstico de la situación de partida en materia de gestión hídrica en los aeropuertos de España. Para ello, se recabó información detallada sobre la gestión del agua en los centros de Aena, a través del estudio de las distintas fases de la gestión del ciclo del agua:

- Aguas para el consumo (fuentes de abastecimiento, sistemas de distribución y almacenamiento, consumo).
- Aguas residuales (origen, redes, sistemas de tratamiento, vertido y control, lodos generados por los sistemas de tratamiento).
- Aguas pluviales (actividades con riesgo de contaminación potencial, redes, sistemas de tratamiento, vertido y control).

Adicionalmente, se realizo una evaluación de la comunicación, participación y sensibilización en materia de agua y riesgos externos, estableciendo los puntos débiles, puntos fuertes y áreas de mejora.

Este diagnóstico ha permitido establecer áreas de mejora relacionadas con diferentes aspectos relativos con la gestión hídrica:

1. abastecimiento (p. ej. calidad de las aguas, infraestructura y equipos de abastecimiento);
2. gestión (p. ej. control, medidas de ahorro, suministro a terceros, comunicación y sensibilización);
3. aguas residuales (p. ej. plantas de tratamiento, estanqueidad de redes, monitoreo ambiental, gestión de contaminantes);
4. aguas pluviales (p. ej. filtraciones y sistemas de drenaje); y,
5. riesgos externos (p. ej. interrupción del suministro en épocas de sequía e inundaciones).

Por último, se realizó el cálculo de la huella hídrica teniendo en cuenta el 100% de los centros en España. El año base seleccionado fue 2019 y, tanto su determinación como la evaluación de su sostenibilidad, se ha basado en la metodología de la Water Footprint Network (WFN).

En 2023, el 100% de los aeropuertos españoles disponen del cálculo de la huella hídrica y cuentan con sus Planes de Acción correspondientes.

En base a todo lo anterior, en los últimos años, se han llevado a cabo un conjunto de actuaciones internas para la correcta gestión del agua, orientadas a la mejora de la eficiencia hídrica y a la optimización de su uso y explotación.

Ejemplo de ello son la incorporación de grifería con sensores automáticos, la instalación de medidores de caudal para el monitoreo del consumo y el control de pérdidas, y proyectos como la planta de regeneración de agua en el Aeropuerto de Alicante-Elche.

Aena colabora asimismo con actores de su cadena de valor en la gestión responsable del agua a través de una serie de iniciativas. En España, hay instalada cartelería para sensibilizar a los clientes sobre el uso responsable del agua. Por otro lado, en los contratos de arrendamiento se incluyen cláusulas que buscan adquirir el compromiso de estas partes con la reducción de su consumo de agua, sobre el cual se realiza un seguimiento a nivel de red.

Por su parte, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, la actual Estrategia de Negocio Responsable incluye la gestión eficaz del agua como pilar estratégico. En este contexto, en 2023 se ha continuado con la implementación de medidas y sistemas para lograr un uso más eficiente.

En el contexto de Brasil, en los aeropuertos de la filial de Aena ANB se han construido plantas de tratamiento de agua de alta eficiencia. En 2024, estas plantas estarán conectadas a las redes de reutilización para aprovechamiento del agua para baños, jardinería y red de incendios[96].

Objetivos en materia de gestión hídrica

Los objetivos estratégicos resultan de aplicación a todas las actividades y servicios prestados por el Grupo Aena, tanto en las instalaciones aeroportuarias como en el resto de edificios e infraestructuras gestionadas por la Compañía. Dichos objetivos se encuentran detallados a continuación:

Objetivos para la gestión hídrica

España	Reino Unido	Brasil
2026 • Reducción del consumo de agua en un 5% por pasajero con respecto a 2019. • Incremento del uso de fuentes de agua alternativas (aguas regeneradas, agua desalada, agua pluvial, etc) por pasajero un 50% con respecto a 2019. **2030** • Reducción del consumo de agua en un 10% por pasajero con respecto a 2019. • Incremento del uso de fuentes de agua alternativas por pasajero un 150% con respecto a 2019.	Reducir el uso de agua por pasajero y explorar iniciativas relacionadas con el uso de agua regenerada.	**2023** Instalación de plantas de tratamiento de agua en aeropuertos de la filial de Aena ANB. **2024** • Instalación de estaciones de captación de agua de lluvia y reutilización en aeropuertos de la filial de Aena ANB. **2025** Instalación de plantas de tratamiento de agua en aeropuertos de la filial de Aena BOAB. **2026** Reducción del consumo de agua potable en un 10% respecto a 2022.

Evolución y progreso de los objetivos marcados en materia de gestión hídrica

España	Reino Unido	Brasil
2023: • El consumo total de agua por pasajero se sitúa en 0.02 litros/pasajero (incremento de consumo/pax del 12% respecto a 2019) y el consumo de agua procedente de fuentes alternativas es de 0,003 litros/pasajero (incremento del 160% /pax respecto 2019)	**2023:** • El consumo total de agua por pasajero se sitúa en 7,3 litros/pasajero.	

La Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática incluye entre sus funciones conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas de la Sociedad en materia medioambiental y social, entre los que se incluyen los relacionados con la gestión hídrica.

2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua

Durante el diagnóstico mencionado en el anterior apartado, se identificaron las buenas prácticas llevadas a cabo en varios aeropuertos de Aena en cuanto a la gestión del agua, que tienen potencial para ser trasladadas a otros centros de la red, destacando la implantación de sistemas automatizados de detección de fugas, mantenimiento de redes y vigilancia o perfeccionamiento de los sistemas de control de consumos, que permiten llevar un control eficiente del agua.

En algunos aeropuertos de la red de España, como el de Menorca, se cuenta con un sistema completo de caudalímetros con transmisión inalámbrica de bajo consumo, que ayudan a mejorar la medición del caudal de agua en varios puntos de la red hídrica, el control del consumo y la detección de fugas, aumentando la eficiencia en la gestión de este recurso y la prevención de riesgos. Otra iniciativa ya implantada en los aeropuertos asentados con mayor estrés hídrico, como es el caso de los de Fuerteventura, Ibiza y Lanzarote, la Compañía aprovecha las circunstancias del entorno y utiliza agua marina a través de desaladoras.

Destaca también como medidas de eficiencia la reutilización de aguas residuales depuradas, con las que se riegan las zonas verdes, lo que evita el consumo adicional de agua procedente de la red y destinada a este fin.

[96] Las iniciativas de esta naturaleza que se implementen en los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil BOAB serán objeto de análisis en el futuro.

Por otra parte, y como se ha mencionado con anterioridad, los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat disponen de dos libros blancos que incorporan los criterios de sostenibilidad al diseño urbanístico y arquitectónico de los desarrollos inmobiliarios que puedan realizarse en el futuro en las infraestructuras mencionadas. Concretamente, estos criterios están relacionados con el consumo sostenible de recursos, así como con la reutilización de agua mediante distintas vías (recogida de las aguas pluviales en las cubiertas de los edificios y su posterior utilización, implementación de redes separativas y fomento del drenaje urbano sostenible, por ejemplo).

Adicionalmente, considerando que parte del gasto de agua se debe al consumo humano, es importante concienciar a los usuarios de las instalaciones de Aena sobre el consumo responsable del agua. En este sentido, se ha instalado cartelería específica en los servicios, promoviendo esta medida entre los pasajeros, terceros y los propios empleados de la Compañía.

En lo que respecta a gestión de contaminantes, cabe destacar el gran control que se ejerce en torno a las operaciones de deshielo y manipulación de fluidos anticongelantes. En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, por ejemplo, se cuenta con un sistema de seguimiento de derrames para monitorizar e informar posibles incidentes y consecuentemente gestionar las acciones de correctivas necesarias.

La operación de deshielo potencialmente contaminadora con glycol se realiza sobre plataformas para evitar que llegue a la red de agua. Además de esto, se cuenta con interceptores alrededor de pozos y sistemas de drenaje para la detección temprana de derrames de combustibles o glicoles. Para poder llevar a cabo todo el proceso, se dispone de los debidos permisos de la autoridad estatal pertinente que autorizan la manipulación de este tipo de productos.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, también se han implementado una serie de medidas para reducir el consumo de agua, entre ellas la instalación de numerosos contadores de agua lo que permite identificar oportunidades de mejora en el uso de este recurso, así como reparar fugas con mayor rapidez. También se ha procedido a la instalación de grifos de bajo caudal y cisternas de doble descarga en la nueva terminal y, como parte de as nuevas remodelaciones de los aseos, se iniciado la instalación de grifos ultraeficientes, lo que permitirá reducir el consumo de agua de pasajeros y empleados. Por último, destacar que la reciente licitación del contrato de gestión del suministro de agua del Aeropuerto incluye requisitos de mejora en la conservación hídrica, trasladando de esta manera sus compromisos a su cadena de suministro.

Además de llevar a cabo medidas puntuales como las descritas, y con el fin de alcanzar los objetivos establecidos, se ha definido un plan de acción para cada aeropuerto español en materia de gestión sostenible del agua. Los Planes de Acción se articulan a partir de seis líneas de acción que engloban 30 proyectos, agrupados principalmente en las siguientes 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 la reutilización del agua: Abastecimiento de fuentes alternativas (aguas regeneradas de la EDAR, agua desalada, agua pluvial, etc.) y utilización de agua regenerada para abastecer al riego, entre otros.
- Adaptación de procedimientos al cambio climático: Proyectos de definición o cambio de procedimientos de trabajo y elaboración de normas de gestión del agua para adecuación a períodos de escasez.
- Sensibilización y comunicación: Elaboración de un Plan de Comunicación dirigido a las partes interesadas en materia de agua, para dar a conocer la situación hídrica de cada aeropuerto, y las medidas encaminadas a mejorar la gestión, a todos los colectivos que desempeñan su rol en las instalaciones (subcontratas, pasajeros, etc.).
- Eficiencia en consumo de agua potable: Proyectos destinados a la reducción del consumo de agua mediante la detección de fugas en las redes existentes, mejoras en las instalaciones que componen la distribución y la gestión y monitorización en tiempo real del agua potable, entre otros.
- Balance hídrico neutro: Proyectos enfocados a la identificación de elementos contaminantes del agua que se vierten actualmente a la red, así como el tratamiento inteligente y la mejora de la calidad de las aguas residuales y pluviales con el objetivo de compensar el 100% de agua retraída de la cuenca hidrográfica.

Los Planes de Acción resultantes se han elaborado a partir de la consolidación de actuaciones identificadas para cada uno de los aeropuertos de la red de Aena, los cuales incluyen una descripción de las medidas a llevar a cabo, así como su plazo de ejecución, coste y nivel de priorización.

INICIATIVAS EN AENA EN MATERIA DE GESTIÓN DEL AGUA

Iniciativas destinadas a reducir el consumo de agua en los aeropuertos de la red y a minimizar los vertidos generados para preservar los ecosistemas próximos.

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
(Sistemas 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 2023, el consumo de agua ha ascendido a un total de 6.673,62 miles de m^3 (6.439,14 miles de m^3 en 2022). A este respecto, cabe tener en consideración el aumento del volumen de pasajeros y la reciente entrada en actividad de los 11 nuevos aeropuertos de la filial de Aena en Brasil BOAB.

En las siguientes tablas se desglosan los consumos de agua del total de la red de aeropuertos por origen, así como en regiones con estrés hídrico:

Extracción/Consumo de Agua - Miles de m^3 (GRI 303-3; 303-5)

	2021				2022				2023 (A)			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil (B)	Total Consolidado
Agua desaladora/ Agua marina	202,18	n/a	n/a	**202,18**	519,47	n/a	n/a	**519,47**	497,69	n/a	n/a	**497,69**
Volumen correspondiente a zona de estrés hídrico	--	n/a	--	**--**	--	n/a	--	**--**	0,00	n/a	n/a	**0,00**
Agua de pozos/Agua subterránea	1.399,14	n/a	65,06	**1.464,20**	2.367,53	n/a	75,17	**2.442,70**	2.187,79	n/a	72,77	**2.260,56**
Volumen correspondiente a zona de estrés hídrico	--	n/a	--	**--**	--	n/a	--	**--**	550,61	n/a	6,15	**556,76**
Agua potable procedente de red	2.689,73	48,20	161,88	**2.899,81**	3.162,53	108,46	116,37	**3.387,36**	3.348,50	117,94	235,62	**3.702,06**
Volumen correspondiente a zona de estrés hídrico	--	--	--	**--**	--	--	--	**--**	2.393,50	117,94	11,40	**2.522,84**
Agua regenerada comprada a terceros y procedente de red regenerada/Suministro de agua municipal o de otras compañías de agua	110,93	n/a	n/a	**110,93**	89,61	n/a	n/a	**89,61**	213,31	n/a	n/a	**213,31**
Volumen correspondiente a zona de estrés hídrico	--	n/a	n/a	**--**	--	n/a	n/a	**--**	93,50	n/a	n/a	**93,50**
Total consumo de agua (miles de m^3)	**4.401,98**	**48,20**	**226,94**	**4.677,12**	**6.139,14**	**108,46**	**191,54**	**6.439,14**	**6.247,29**	**117,94**	**308,39**	**6.673,62**
Volumen correspondiente a zona de estrés hídrico	0,00	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	0,00	**0,00**	3.037,61	117,94	17,55	**3.173,10**
Agua reutilizada/ Agua de lluvia captada directamente y almacenada / Aguas residuales depuradas (miles de m^3)	297,12	n/a	n/a	**297,12**	412,85	n/a	n/a	**412,85**	403,51	n/a	n/a	**403,51**

Nota: En el año 2023, el consumo de agua por las empresas arrendatarias de la red de aeropuertos españoles de Aena corresponde al 30,8% del consumo en 2023 aquí reportado (consumo total y agua reutilizada), lo que se corresponde con 1.924,8 M de m3.
En el caso de los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil el agua suministrada a los concesionarios constituye un 5% del total de agua consumida. Información no disponible para el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido.
(A) Las regiones consideradas con estrés hídrico se han obtenido a partir del WRI Aqueduct, en su versión más actualizada, del instituto de Recursos Mundiales (WRI) siendo aquellas que se encuentran dentro del umbral de estrés por encima del 40% (nivel extremo y alto), que se corresponde con la ubicación de 27 aeropuertos de la red de Aena: 25 ubicaciones en España, 1 en Reino Unido y 1 en Brasil. Con respecto a la versión previa, se han visto reducidos el número de ubicaciones en zonas de estrés hídrico.
(B) Debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, se han estimado los datos de consumo de agua de estos aeropuertos, cuando no se ha podido recabar el dato real. A estos efectos, se han tenido en consideración consumos de meses previos, para aquellos casos en los que se disponía de los mismos, y en caso contrario, se ha estimado en base al volumen de pasajeros del mismo aeropuerto.

En cuanto a los vertidos de agua, las unidades y centros de la red de Aena monitorizan a través de analíticas periódicas del cumplimiento de los parámetros establecidos en las autorizaciones correspondientes de vertidos, considerando tanto aguas residuales como las pluviales con el objetivo de cooperar con la conservación del Dominio Público Hidráulico (DPH) o Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT). En este sentido, los criterios mínimos de calidad del vertido de efluentes son establecidos por la legislación nacional y local de aplicación, y dichos protocolos legales son regidos por las autorizaciones de vertido correspondientes.

Es importante destacar que todos los vertidos se trasladan a través de las redes de canalización hasta llegar a sus correspondientes sistemas o instalaciones de tratamiento de aguas (exteriores o interiores) antes de su vertido final. En el caso de los vertidos de aguas pluviales potencialmente contaminadas, éstas se depuran a través de las plantas separadoras de hidrocarburos, mientras que las aguas no contaminadas son vertidas directamente al DPH o al DPMT. Los incumplimientos parciales son sometidos a un seguimiento continuo estableciendo las correspondientes acciones de mejora.[97]

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton los criterios mínimos para los estándares de calidad del agua los determina la agencia ambiental, que también supervisa y emite los permisos necesarios, y el Aeropuerto es responsable de implementar las medidas necesarias para evitar vertidos y garantizar la calidad del agua. En consecuencia, el aeropuerto de Londres-Luton realiza el seguimiento de derrames de combustible y supervisa el uso de los productos de-icing de aeronaves. De esta forma, si hay un derrame importante de combustible o se produce más de una vez, se contacta a la aerolínea y se implementan las medidas necesarias para evitar que vuelva a suceder. Respecto al uso de los líquidos de-icing, se dispone de las herramientas necesarias para vincular los glicoles presentes en el agua con el lugar donde se aplicaron y así poder actuar en caso necesario.

En los aeropuertos de Brasil, se recolectan muestras mensualmente y se analizan los parámetros dentro de los protocolos establecidos legalmente.

Vertidos de aguas residuales por tipo de agua - Miles de m^3 (GRI 303-4)

	Destino final	2022	2023 (A)
ESPAÑA	**Agua dulce**	16.456,7	3.543,0
	En zonas de estrés hídrico	14.931,3	1.718,0
	Otras aguas	323,1	265,4
	En zonas de estrés hídrico	219,0	208,5
BRASIL	**Agua dulce**	153,2	246,7
	En zonas de estrés hídrico	--	14,0
	Otras aguas	--	0,0
	En zonas de estrés hídrico	--	0,0

(A) En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido no se dispone en la actualidad de esta categorización pero se esta trabajando para disponer de la información en futuros reportes

[97] En el caso de que las medidas ejecutadas no resultaran eficaces, llegarían a conformarse como multa establecida por la administración competente.

Vertidos de aguas residuales por destino - Miles de m^3 (GRI 303-4)

	Destino final	2021	2022	2023
España	**Aguas superficiales**	371,68	655,16	263,80
	En zonas de estrés hídrico	n/a	525,36	128,35
	Aguas subterráneas	47,83	35,13	39,71
	En zonas de estrés hídrico	n/a	35,03	1,28
	Aguas marinas	0,00	0,00	n/a
	En zonas de estrés hídrico	0,00	0,00	n/a
	Agua de terceros	2.433,53	16.089,53	3.504,88
	En zonas de estrés hídrico	n/a	14.589,89	1.796,88
Reino Unido	**Aguas superficiales**	n/a	n/a	n/a
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Aguas subterráneas	n/a	n/a	n/a
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Aguas marinas	n/a	n/a	n/a
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Agua de terceros	n/a	104,13	106,15
	En zonas de estrés hídrico	n/a	104,13	106,15
Brasil	**Aguas superficiales**	n/a	n/a	69,72
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Aguas subterráneas	n/a	n/a	29,41
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	14,04
	Aguas marinas	n/a	n/a	n/a
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
	Agua de terceros	120,00	153,24	147,57
	En zonas de estrés hídrico	n/a	n/a	n/a
Total Consolidado	**Aguas superficiales**	371,68	808,40	333,52
	En zonas de estrés hídrico	n/a	525,36	128,35
	Aguas subterráneas	47,83	35,13	69,12
	En zonas de estrés hídrico	n/a	35,03	15,32
	Aguas marinas	n/a	0,00	0,00
	En zonas de estrés hídrico	n/a	0,00	0,00
	Agua de terceros	2.553,53	16.346,89	3.758,60
	En zonas de estrés hídrico	n/a	14.589,89	1.903,03

Información correspondiente al ejercicio 2021 en Reino Unido no está disponible.

2.5. Protección de la biodiversidad

(GRI 3-3)

2.5.1. Modelo de gestión y protección de la biodiversidad

(GRI 304-1)

La rápida y continua pérdida de biodiversidad a nivel global plantea riesgos potencialmente significativos, estrechamente relacionados con la crisis climática. En consecuencia, el Grupo Aena recoge su compromiso de compatibilizar la actividad aeroportuaria con la protección y conservación de los hábitats naturales existentes en el entorno y su biodiversidad, a través de la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo, de aplicación a las sociedades integradas en su Grupo, impulsando asimismo la adopción de este principio en el resto de empresas con las que colabora.

Este compromiso se despliega asimismo en los aeropuertos españoles a través de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 que, en el ámbito de la conservación de la biodiversidad, contempla dos lineas de acción clave:

- Iniciativas de protección de la biodiversidad, comunicación y sensibilización.
- Acciones de voluntariado.

Para la consecución de dichos compromisos se llevan a cabo acciones tales como la protección de áreas naturales, el estudio de la fauna del entorno, el control de la vegetación dentro y fuera de los aeropuertos y actuaciones ligadas a combatir el tráfico de especies salvajes. Para ello, se tiene en cuenta tanto la dispersión geográfica de los aeropuertos, como la diversidad y tipología de los ecosistemas existentes, adaptando las iniciativas a la realidad del entorno.

Por su parte, en el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton reconoce en su Estrategia de Negocio Responsable su responsabilidad para con la protección de la biodiversidad, abordándose estos aspectos a través del establecimiento de colaboraciones con terceros, en las cuales se trabajará en los próximos ejercicios. En las filiales de Aena en Brasil, si bien se encuentra en elaboración una Estrategia de Sostenibilidad propia cuyo desarrollo esta previsto en 2024, ya desarrollan iniciativas en la actualidad en materia de protección de la biodiversidad.

Principales impactos de la actividad en el entorno

(GRI 304-2)

Los principales impactos del Grupo Aena sobre la biodiversidad derivan de:

- Las nuevas construcciones o la modificación de las infraestructuras existentes, en cuyo caso la Compañía trata de evitar la alteración del hábitat de ciertas especies de fauna y flora y la afección a la vegetación derivada de los nuevos desarrollos. Para ello, se implementan medidas específicas enfocadas a garantizar la correcta selección de la ubicación de las infraestructuras, el diseño de instalaciones y la aplicación de las medidas preventivas y correctoras. Todo ello al objeto de evitar y reducir al máximo la posible afección que se pudiera causar.

  Estos impactos, tanto durante la fase de obra como de explotación de las infraestructuras aeroportuarios, son evaluadas a través de los correspondientes Estudios de Impacto Ambiental de proyectos, que son puestos bajo consulta de las administraciones públicas afectadas y las personas interesadas, concluyendo con la correspondiente resolución emitida por parte del Ministerio.

  A este respecto durante 2023, en España, se han obtenido varias resoluciones ambientales por parte del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico[98]. En estas resoluciones, que pueden ser consultadas en la web publica de Aena[99], se establece que, como consecuencia de la ejecución de los proyectos analizados, no se prevén afecciones significativas sobre ningún espacio natural, flora o fauna que se encuentre bajo alguna figura de especial protección en ninguna de las fases, mediante la aplicación de las medidas establecidas que son supervisadas por el Ministerio tanto durante la fase de obra como de explotación a través del Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) realizado por la compañía. A través de este PVA se controla la aplicación de cada una de las medidas correctoras previstas, proporcionando información acerca de la eficiencia y la correcta ejecución de las mismas.

- Adicionalmente y de forma general, la propia actividad aérea, puede tener cierta afección principalmente sobre la fauna local, así como las posibles molestias derivadas del ruido del funcionamiento de los motores de las aeronaves. En cualquier caso, la Compañía compatibiliza la protección del patrimonio natural con el mantenimiento de los estándares de seguridad y calidad, inherentes a la actividad aeroportuaria, llevando a cabo diversas medidas de control y análisis de riesgos de fauna que son detalladas en los apartados a continuación.

[98] **Resolución de 6 de julio de 2023, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto "Plataforma Prueba de Motores del Aeropuerto de Sevilla (AENA)"**
Resolución de 18 de julio de 2023, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto "Construcción Campa Rent A Car. Aeropuerto Tenerife-Sur en el término municipal de Granadilla de Abona, Santa Cruz de Tenerife"
Resolución de 25 de septiembre de 2023, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto "Desmantelamiento de la Plataforma Interior de Ruedas frente a la "NAT" en el Aeropuerto Miguel Hernández de Alicante-Elche".
[99] Para más información, ver apartado "Enlaces de interés".

Objetivos específicos en protección de la biodiversidad			
	España	**Reino Unido**	**Brasil**
Corto/Medio/Largo	Proteger y fomentar la biodiversidad local y global		

Evolución y progreso de los objetivos marcados en materia de protección de la biodiversidad			
	España	**Reino Unido**	**Brasil**
	• Iniciativas en materia de protección de la fauna local en colaboración con terceros. • Seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario. • Elaboración de Estudios de Fauna y Hábitats de 28 aeropuertos.	• Colaboraciones con terceros para contribuir a la protección y restauración de otros hábitats relacionados con plantación de especies arbóreas.	• Colaboraciones con terceros para contribuir a la protección de la fauna y restauración de hábitats. • Seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario. • Estudios de Gestión de riesgos de fauna y protección de la biodiversidad en 6 aeropuertos.

2.5.2. Espacios protegidos [100]

(GRI 304-1; 304-2; 304-3; 304-4, 413-1: 3-3)

La presencia de vegetación, fauna y espacios naturales que disponen de algún nivel de protección se armoniza con el funcionamiento de los aeropuertos a través de la adopción de diversas medidas que permiten prevenir cualquier afección que pueda causarse sobre estos entornos naturales.

[100] Tanto en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido como en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil no se encuentran ubicados en áreas protegidas. En España, las áreas protegidas se encuentran dentro de las propiedades de Aena. Las tierras subsuperficiales y subterráneas son propiedad de Aena.

Aena incorpora los criterios de sostenibilidad en la toma de decisiones estratégicas, a través de la evaluación ambiental de los Planes Directores de sus aeropuertos de interés general. Asimismo, a través de la evaluación de impacto ambiental de los proyectos de sus infraestructuras aeroportuarias, garantiza una adecuada prevención de los impactos ambientales concretos que se pudieran generar durante su ejecución, al tiempo que establece mecanismos eficaces de prevención y corrección[101].
Las evaluaciones ambientales, tanto de planes como de proyectos, se basan en el marco de la Jerarquía de Mitigación, prestando especial atención a la protección de la biodiversidad y los espacios protegidos, la integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones, la precaución y acción cautelar y la garantía de los cauces de información y participación públicas. Todo ello con el objetivo de asegurar una perdida neta cero o una ganancia neta en materia de Biodiversidad.

Una vez emitidas las Resoluciones ambientales que finalizan las evaluaciones de impacto ambiental, se lleva a cabo un proceso de vigilancia, durante la fase de obra y explotación de los proyectos constructivos y en el desarrollo de los instrumentos de planificación, que permite verificar el cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias exigidas, así como evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales establecidos, de manera que pueda identificarse la existencia de efectos adversos no previstos y detectar incluso la necesidad de adopción de nuevas medidas[102].

Cuando se llevan a cabo actuaciones de infraestructura y operativa en áreas con especial protección, la Compañía sigue un proceso de evaluación basado en evitar, minimizar, restaurar y compensar, en su caso, el daño realizado

Asimismo, a lo largo de estos estudios de impacto ambiental tanto de planes directores como de proyectos se analizan, los impactos positivos y negativos significativos directos e indirectos con referencia a lo siguiente:

- las especies afectadas;
- la extensión de las zonas que han sufrido impactos;
- la duración de los impactos;
- la reversibilidad o irreversibilidad de los impactos.

Con el fin de garantizar la transparencia, Aena publica en su página web las Resoluciones Ambientales obtenidas por cada aeropuerto, en los que se proporciona información sobre la naturaleza de los impactos significativos, directos e indirectos, relacionados con la contaminación, la posible perdida de biodiversidad o la transformación del hábitat. En este sentido, las áreas protegidas ubicadas en los aeropuertos españoles, y las medidas de restauración conservación o compensación que hayan sido realizadas sobre las mismas pueden ser consultadas en las resoluciones ambientales mencionadas anteriormente.

2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control

(GRI 304-2; 304-3; 304-4)

La gestión de la fauna se desarrolla en todos los aeropuertos del Grupo Aena bajo el marco del Sistema de Seguridad operacional (ver Capítulo 6), lo cual permite compatibilizar la protección del patrimonio natural con el mantenimiento de los estándares de seguridad y calidad, inherentes a la actividad aeroportuaria.

En este contexto, en España, y dando cumplimiento a lo establecido por la normativa de aplicación, de forma periódica se elabora para cada aeropuerto de la red nacional, el Estudio de Fauna y Hábitats, validando los resultados con la colaboración de entidades locales y autonómicas, y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). A este respecto, cabe destacar que durante el 2023 se han elaborado los Estudios de Fauna y Hábitats de 28 aeropuertos españoles.

Además, se lleva a cabo un seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario A modo de ejemplo, una de las medidas, desarrolladas a este respecto en los aeropuertos españoles implica el uso de medios mecánicos, como la captura incruenta con trampas y utilización de sonidos y pirotecnia. Además, se aplican medios biológicos con utilización de aves de cetrería adiestradas que realizan vuelos de marcaje en altura para disuadir la entrada de las aves que circundan los aeropuertos, aplicándose actualmente esta medida en 35 aeropuertos y helipuertos españoles gestionados por Aena.

En el caso de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil ANB disponen de Estudios de Gestión de riesgos de fauna y protección de la biodiversidad en los 6 aeropuertos[103]. Adicionalmente, al igual que en la red de aeropuertos españoles, se realiza un seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario y desarrolla diversas medidas para su exclusión de las áreas de operación adaptadas a la situación de cada centro.

[101] En España, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (EIA), unifica en una sola norma la evaluación ambiental estratégica de planes y programas y la evaluación de impacto ambiental de proyectos, lo que le convierte en el instrumento utilizado en las infraestructuras aeroportuarias, para asegurar una adecuada prevención de los impactos ambientales que se pudieran generar durante y tras la puesta en marcha de nuevas instalaciones, al tiempo que establece mecanismos eficaces de prevención y corrección.
[102] Aena publica en su página web las resoluciones ambientales obtenidas. Ver capítulo “Enlaces de interés”.
[103] En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton no disponen de Estudios de Fauna y Hábitats.

En el caso de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil ANB las actividades de protección de la biodiversidad se realizan dentro de los recintos aeroportuarios y en el área de seguridad aeroportuaria con acciones para protección de la biodiversidad, a partir de inspecciones de fauna con foco en el área operativa (sistema de pistas). Las inspecciones tienen como objetivo identificar aglomeraciones, focos potenciales de atracción y accesos a la fauna, realizando las acciones de ahuyentamiento más adecuadas a la situación.

2.5.4. Control de la vegetación en el entorno de los aeropuertos[104]

En lo que respecta al control de la vegetación, al igual que ocurre con la fauna, Aena lleva a cabo un seguimiento de la incidencia de los hábitats del entorno de los aeropuertos, fomentando la colaboración con las entidades encargadas de su gestión y ejecutando medidas específicas que promueven el cuidado y respeto del entorno con garantía sobre la seguridad operacional.

Además, se establecen acuerdos con la administración pública, ONG y otros grupos de interés, como agricultores, empresas y cooperativas para promover el desarrollo agrícola de los terrenos y asegurar la conservación de la vegetación. De la misma manera, se colabora con organizaciones no gubernamentales, como la participación del Aeropuerto de La Palma en el proyecto europeo LIFE IP Azores Natura, junto con la Fundación Canaria Reserva Mundial de la Biosfera y el Gobierno de Azores.

Este proyecto tiene como objetivo fomentar la máxima participación y consenso posible de todos los actores implicados (comunidad científica, ámbito institucional, puertos, aeropuertos, ciudadanía en general) en la creación de un marco operativo para la prevención, alerta temprana y respuesta rápida frente a especies de flora exótica invasora en la isla de La Palma. Entre las acciones que se han puesto en marcha en 2023 destacan la instalación de tótems y vinilos en la zona de llegadas con información sobre la necesidad de no trasladar especies entre islas para evitar la introducción de especies invasoras.

Asimismo, cabe destacar la colaboración con el Consell Insular de Menorca, al disponer en el aeropuerto menorquín de un estanque que es utilizado por el sapo balear para su reproducción. Esta especie es endémica de las Islas Baleares y se considera "vulnerable" porque está sufriendo una importante regresión en sus poblaciones. El Aeropuerto colabora con el Consell para proporcionar las condiciones apropiadas en el estanque, siendo uno de los centros de cría más importantes de la isla. Cada temporada los técnicos de medio ambiente del Consell realizan censos y marcan ejemplares para su seguimiento.

En 2023, se ha desplegado en los aeropuertos de España la campaña #PlantHealth4Life en colaboración con el Ministerio de Agricultura. Esta campaña, lanzada por la Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria (EFSA), pretende reforzar la información a los pasajeros sobre la importancia de no traer plantas de terceros países sin garantías fitosanitarias. Se han colocado carteles para concienciar a los pasajeros en los flujos de salida de los aeropuertos.

2.5.5. Otras actuaciones destacadas en materia de biodiversidad

Respecto a otras colaboraciones con terceros para contribuir a la protección y restauración de otros hábitats, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha acordado trabajar con la organización *Marston Vale* en proyectos de voluntariado para la plantación de árboles. También ha participado en el programa *'Tree for Free'*, enmarcado dentro de la iniciativa *Queens Green Canopy,* adquiriendo un total de 1.000 ejemplares arbóreos que fueron donados a comunidades locales para su plantación . Adicionalmente, se ha lanzado la iniciativa G*reener Future* para apoyar a los grupos comunitarios locales y organizaciones benéficas que demuestren un compromiso con la biodiversidad y abordar la reducción de emisiones de carbono.

Por parte de los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil está previsto replantar en 2024 1.300 árboles alrededor de los aeropuertos como medida de compensación ambiental tras haber retirado alrededor de 300 árboles como parte de las obras realizadas. Asimismo, cabe mencionar la celebración de dos comisiones al año en las que se abordan aspectos relacionados con la biodiversidad junto con aquellas partes interesadas en cada aeropuerto.

Asimismo, estos aeropuertos participan en la Comisión Nacional para la Gestión del Riesgo de Fauna integrada por representantes de diversas entidades de la aviación civil y militar. Su finalidad es servir como foro de debate y posterior actuación integrada de la comunidad aeronáutica.

En 2023, Aena participó en el Foro Nacional de Aviación y Fauna en su tercera edición, celebrado por AESA con el objetivo de fomentar las relaciones y la coordinación entre todos los agentes implicados en minimizar el riesgo generado por la fauna en la aviación.

Por otro lado, se han seguido celebrando las reuniones periódicas de coordinación entre los aeropuertos españoles y las autoridades designadas por el Programa de Gestión de Riesgos de Fauna (PGRF) del aeropuerto, cuyo objetivo es definir y hacer seguimiento de las acciones de gestión que permitan la coexistencia segura de la fauna y las operaciones aéreas.

[104] Actuaciones solo desarrolladas en los aeropuertos españoles del Grupo Aena.

Asimismo, durante este año, con objeto de dar a conocer la fauna local a todo el personal que trabaja en los aeropuertos de Aena, se ha completado la elaboración y difusión de 28 carteles informativos con imágenes de las especies más habituales en los aeropuertos y su entorno, su denominación y una breve descripción de sus costumbres y presencia en la zona. También, cabe destacar la iniciativa desarrollada en colaboración con la Fundación Saving the Amazon, mediante el cual se han plantado en 2023 más de 10.000 árboles de especies autóctonas en la región de Porto Extrema (Brasil), con la ayuda de las comunidades indígenas locales. Todo ello con el objetivo de contribuir a la restauración y protección del Amazonas y a la lucha contra el cambio climático.

Como actuaciones más innovadoras en relación con la protección de la fauna local, se puede destacar en España el proyecto Radar Aviar. Se trata de un sistema basado en tecnología radar para detección de movimientos de aves en el entorno aeroportuario, compatible con los equipos y sistemas del aeropuerto. La utilización de esta tecnología en el ámbito aeroportuario refuerza la seguridad operacional y mejora la información sobre la etología de la fauna, ayudando a la identificación y caracterización de patrones de movimiento de las aves, así como a la identificación de focos de atracción de las mismas, lo que permite integrar la información proporcionada por el equipo en la toma de decisiones y en la aplicación de medidas mitigadoras oportunas. Actualmente, el equipo está operativo en el Aeropuerto de Bilbao y va a ser implementado en otros aeropuertos de la red.

2.6. Gestión de residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias

(GRI 3-3)

El Grupo Aena está comprometido con el fometo de la economía circular en el entorno aeroportuario para minimizar el volumen de residuos generados, fomentar su adecuada segregación y contribuir a maximizar su valorización. Este compromiso se recoge en la Política de Sostenibilidad, en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y salud y seguridad en el trabajo y se despliega en España, a través de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030.

Cabe destacar que en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, en el marco de su política ambiental, el tratamiento de residuos juega un papel clave estableciendo que el Aeropuerto debe incorporar los principios de una economía circular minimizando la generación de residuos y reutilizando y reciclando residuos, siempre que resulta factible. Bajo este contexto, la correcta gestión de residuos se considera fundamental, destinándose inversiones a prácticas efectivas de gestión de residuos y reciclaje. Asimismo, se colabora activamente para fomentar una economía circular junto a las terceras partes y la comunidad.

2.6.1. Modelo de gestión de residuos y economía circular

(GRI 306-1; 306-2)

En las unidades y centros del Grupo Aena se generan de forma general, bien por la actividad desarrollada en las propias instalaciones o por la de los arrendatarios que conviven en el aeropuerto, los siguientes tipos de residuos:

- Residuos no peligrosos (domésticos o comerciales): RNP's
- Residuos peligrosos (de origen industrial o no): RP's.
- Residuos sanitarios.
- Residuos de construcción y demolición, en el caso de obras.

En España, en los aeropuertos de la red se elabora y mantiene actualizado un inventario de residuos, en el que se clasifican los residuos generados incluyendo:[105]

- La naturaleza del residuo (indicando si es peligroso o no).
- Los puntos de recogida selectiva de los residuos.
- El destino del residuo (indicando si se valoriza, lo que incluye reutilización o reciclado, o si se elimina).

El inventario se acompaña de la elaboración y actualización del archivo cronológico de las retiradas de residuos (peligrosos y no peligrosos), que incluye:

- Naturaleza (ej.: filtros usados, residuos sanitarios, etc.).
- Código LER (Lista Europea de Residuos).
- Origen (ej.: mantenimiento de vehículos o grupos, servicio médico, etc.).
- Destino (gestor al que se entregan).
- Cantidad retirada.
- Tipo de tratamiento.
- Cuando aplique, medio de transporte (matrícula del vehículo) y frecuencia de recogida.

La documentación asociada a la retirada de los residuos por terceros también es archivada por el personal de mantenimiento y/o los responsables de los expedientes que contemplan tales retiradas.

[105] Por otra parte, los residuos de Aena producidos por proveedores y contratistas serán retirados bajo su responsabilidad, debiendo facilitar a las unidades y centros de Aena evidencia de su adecuada gestión, de acuerdo con lo indicado en el procedimiento correspondiente, siempre y cuando no exista un acuerdo previo con el centro que se especifique otra forma de gestión

Igualmente, las unidades y centros de Aena garantizan el cumplimiento de los requisitos legales asociados a los residuos, que le sean de aplicación, como por ejemplo la presentación de un Plan de Minimización de RPs cuatrienal, la Memoria Anual de RPs y la Declaración de Envases Anual a la Comunidad Autónoma en el caso de que asi lo requieran.

En cuanto a las pautas generales para el control y gestión de los principales tipos de residuos generados:

- Residuos No Peligrosos (RNPs): los residuos no peligrosos, asimilables a domésticos son entregados a la entidad local o gestor autorizado. El RDSGI y/o responsable de archivo de la unidad o centro guarda copia de los registros de las entregas de residuos a los gestores y/o de las facturas o tasas de recogida de residuos de la entidad local. Estos residuos se recogen en los contenedores generales de residuos urbanos de forma segregada (papel-cartón, vidrio, envases o materia orgánica y resto) o en los específicos de otros residuos recogidos selectivamente (chatarra, madera, restos de poda, tóner, etc.) y se retiran con la periodicidad adecuada a cada caso, pero de forma que no se supere el tiempo máximo de almacenamiento (dos años si se destinan a valorización y un año si se destinan a eliminación).
- Residuos Peligrosos (RPs): la gestión interna de los residuos peligrosos generados (tales como aceites minerales usados, baterías y pilas, fluorescentes, absorbentes contaminados por la recogida de hidrocarburos y envases vacíos contaminados, entre otros) debe cumplir ciertas condiciones de almacenamiento, envasado y etiquetado. Además, de acuerdo con lo que establece la legislación, el tratamiento a dar a los RPs debe ser preferentemente, por orden de prioridad: prevención (de su generación), reutilización, reciclado, valorización (incluida la energética) y, por último, eliminación. En cualquier caso, siempre que sea posible, el centro entrega los RPs a gestores que valoricen los residuos, evitando que su destino final sea la eliminación.
- Residuos sanitarios: los residuos sanitarios se gestionan, en propio o por acuerdos establecidos, según la normativa específica de Residuos Sanitarios o legislación autonómica, en caso de que exista.
- Residuos de construcción y demolición (RCDs): los residuos generados en las obras que realicen las unidades o centros son almacenados en contenedores y entregados a un gestor autorizado o trasladados a un vertedero autorizado. El RDSGI/Director de obra de la unidad o centro archiva copia de los registros de entrega correspondientes. Los RCDs generados en el resto de las obras son gestionados por la empresa contratada, tal y como requiere la legislación aplicable en cada caso, y se controla conforme indica el procedimiento correspondiente.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton y en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, la gestión de residuos se realiza de manera similar a España, ajustándose a las particularidades de la legislación aplicable en cada país. En este sentido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha colaborado estrechamente con arrendatarios y concesionarios en la terminal para facilitar la segregación de residuos a través de sus contratos. La clasificación de los residuos se realiza in situ con la asistencia de un gestor de residuos ubicado en el propio aeropuerto. Todo ello ha permitido lograr los objetivos clave en tasas de reciclaje y la consecución de cero residuos enviados a vertedero, así como a la implementación de prácticas óptimas y un desempeño destacado en este ámbito.

Los proyectos desarrollados en 2023 han continuado con el objetivo de incrementar aún más la eficacia en la segregación de residuos y el reciclaje de residuos no relacionados con aeronaves. Entre las intervenciones exitosas y nuevas iniciativas del Aeropuerto de Londres-Luton se incluyen un esquema de incentivos por clasificación de residuos para empleados de concesiones y la colaboración con los responsables de los puntos de venta de alimentos y bebidas en la terminal.

Respecto a la gestión de residuos realizada en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se sigue un conjunto de procedimientos planificados e implementados teniendo en cuenta consideraciones técnicas, normativas y legales, focalizados en minimizar la producción de residuos y gestionar los generados de forma segura y eficiente, protegiendo a los trabajadores y preservando la salud pública, los recursos naturales y el medio ambiente.

Durante el proceso de gestión de residuos se requiere a las empresas gestoras contratadas el envío electrónico de los informes de medición de residuos con detalle, entre otros, del día, la hora y la cantidad de residuos recogidos y tratados con los correspondientes documentos de aplicación como son los denominados MTR (Manifiesto de Transporte de Residuos), CDF (Certificado de destino final) y Certificado de tratamiento de residuos.

GENERACIÓN DE RESIDUOS EN LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS

Ejemplos significativos

Servicio	Grupos implicados	Ejemplos de residuos producidos	Tratamiento	Responsable	Relación
Comercial					
Mantenimiento					
Limpieza instalaciones					
Uso de las instalaciones					
Handling					

Grupos implicados	Concesionario	Clientes	Trabajadores aeropuerto	Tripulaciones	Aerolíneas
Ejemplos de residuos producidos	Envases de plástico	Envases de cristal	Embalajes	Bombillas y fluorescentes	Productos de limpieza
	Aceites minerales usados	Aparatos eléctricos y electrónicos	Neumáticos fuera de uso	Metales	Polvo y restos diversos
Tratamiento	Valorización/Reciclaje	Valorización/ Reutilización	RSU Fracción resto		
Responsable	Aena	Concesionario			
Relación	Indirecta	Directa			

2.6.2. Objetivo Zero Waste en 2040

Dentro de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena, en España se ha desarrollado una línea de acción específica que le permitirá mejorar la gestión de los residuos hasta alcanzar el compromiso Zero Waste en 2040[106]. Las actuaciones ligadas a este objetivo se encuentran enmarcadas en los siguientes ámbitos de acción:

- Medición y monitorización de residuos;
- Reducción de residuos generados;
- Uso de materiales sostenibles;
- Impulso a la segregación y reciclaje;
- Valorización energética y compostaje;
- Colaboración & concienciación.

Asimismo, una de las prioridades de la Estrategia de Negocio Responsable en Reino Unido consiste, dentro del contexto de la gestión de residuos y economía circular, es aumentar el porcentaje de residuos valorizados y evitar su envío a vertedero. Para ello, se desarrollan las siguientes líneas de acción:

- Operar un flujos de residuos segregados en todo el aeropuerto, con un gestor especializado para garantizar que se manejen de acuerdo con la normativa aplicable.
- Mediante el gestor de residuos, realizar una clasificación y segregación adicional de residuos y ampliar la recogida a nuevos tipos de materiales reciclables.
- Involucrar a los arrendatarios en el aeropuerto para implementar mejoras en la segregación, proporcionando contenedores de separación de fácil acceso y asistencia in situ por parte del gestor de residuos.
- Establecer un objetivo de tasa de reciclaje para reducir los desechos y fomentar la valorización.

En Brasil, los principales objetivos estratégicos en materia de gestión de residuos incluyen la implantación de un sistema que esté en consonancia con los marcos internacionales acordados, y que consiga minimizar los impactos negativos en la salud humana y el medio ambiente. Asimismo, para 2030 se espera haber reducido sustancialmente la generación de residuos a través de acciones de prevención, reciclaje y reutilización.

Objetivos para la gestión de residuos y promoción de la economía circular

	España	Reino Unido	Brasil
Corto/Medio/Largo	**2040** • Objetivo Zero Waste.	**2023** • Alcanzar el 60% de reciclaje en residuos no peligrosos. • Alcanzar el 100% de valorización en residuos peligrosos y no peligrosos.	**2024** • Educar, concienciar y mejorar la capacidad de las empresas arrendatarias y equipos institucionales de cara a la mejora en la gestión de residuos. **2026** • Lograr una gestión ambiental de los residuos en consonancia con los marcos internacionales acordados a lo largo de todo su ciclo de vida. **2030** • Reducir el 50% de residuos destinados a eliminación. **2040** • Objetivo Zero Waste.

[106] Objetivo centrado en los residuos no peligrosos recurrentes, excluyendo residuos de construcción y residuos peligrosos

Evolución y progreso de los objetivos marcados en materia de gestión de residuos

España	Reino Unido	Brasil
2023	**2023**	**2023**
• 75,5 % de residuos no peligrosos valorizados (76% en el 2022) y 68,2 % valorizados en el caso de residuos peligrosos (49% en el 2022).	• Se ha alcanzado un porcentaje de reciclaje de residuos no peligrosos superior al 60% (75% de reciclaje de residuos no peligrosos).	• Acciones de segregación de residuos reciclables. • Implantación de contenedores para segregación primaria de residuos en los Edificios Terminales y Oficinas. • Puesta en marcha de actividades de educación ambiental.

2.6.3. Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos

(GRI 306-2)

La preservación de los recursos naturales se fundamenta en diversos aspectos, destacando la gestión adecuada de los residuos generados por los aeropuertos de la red como uno de los pilares clave. En este sentido, Aena impulsa iniciativas en sus aeropuertos y colabora con los grupos de interés para avanzar hacia una economía circular. Asimismo, algunos centros implementan acciones específicas adaptadas a su casuística particular.

De acuerdo con las prácticas establecidas en años anteriores, la Compañía ha instalado cartelería específica en sus edificios terminales y bloques técnicos con el objetivo de concienciar sobre la importancia de segregar los residuos en los contenedores adecuados.

Tratamiento y reciclaje de residuos

Varios aeropuertos cuentan con una planta de transferencia de residuos no peligrosos, que centraliza y mejora las condiciones de almacenamiento temporal, especialmente para la fracción no segregada de residuos similares a los domésticos. Además, se han establecido puntos específicos para el depósito temporal de residuos peligrosos, los cuales, debido a su naturaleza peligrosa, cuentan con medidas específicas de prevención de la contaminación. En estas áreas, los residuos se depositan de manera selectiva en contenedores hasta que son retirados por gestores autorizados.
Los departamentos de medioambiente de los aeropuertos controlan detalladamente todos los desechos generados desde su origen y almacenamiento hasta que se retiran y se ceden a un gestor autorizado para su tratamiento externo. Con el fin de verificar que los residuos generados por Aena han sido correctamente gestionados, Control Operacional realiza seguimientos periódicos de las actividades llevadas a cabo. Por otra parte, la verificación de la adecuada gestión de residuos generados por empresas contratistas y arrendatarias se realiza en el marco del seguimiento periódico que el Plan de Vigilancia Ambiental de estas empresas[107] establece. Asimismo, como norma general en los aeropuertos de Aena se exige por contrato a los gestores de residuos lo siguiente:

- Siempre que sea posible, el destino de los residuos la valorización y la recuperación.
- En los casos en los que el destino final sea la eliminación, el gestor de residuos deberá justificar debidamente cada caso.

[107] Ver apartado “2.1.5. Sostenibilidad y cadena de valor” y “Capítulo 4”.

A modo de ejemplo, resulta de aplicación en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, en el que además se exige por contrato al gestor de residuos que, tomando como referencia el año inmediatamente anterior, mejore los porcentajes de valorización de forma progresiva durante la duración del expediente, o los mantenga en el caso de ya se valoricen el 100% de los mismos.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton trabaja en estrecha colaboración con los arrendatarios para alcanzar el objetivo de reciclaje de residuos no peligrosos establecido. Los resultados obtenidos son debidos tanto a las medidas desarrolladas en 2022 como a la implementación en 2023 de nuevos contenedores de reciclaje para los pasajeros, así como al aumento de las tarifas de gestión de residuos mezclados para desalentar una mala segregación de residuos.

En Brasil, las empresas contratadas por los aeropuertos de las filiales de Aena para gestionar los residuos generados en las instalaciones aeroportuarias están sujetos a todas las leyes, normas de seguridad y obligaciones de los pliegos aplicables, lo cual se asegura mediante la inclusión de cláusulas en los contratos adjudicados. Asimismo, los contratistas están obligados a remitir informes periódicos de medición, así como otra documentación (certificados de tratamiento, destino final, etc.) que permita el seguimiento del desempeño de los mismos y de la Compañía en la materia.

Reutilización de residuos

El Grupo Aena implementa iniciativas de reutilización de residuos, entre las cuales se destaca la reutilización de lodos de depuradora como abono en áreas ajardinadas, así como la generación de compost a partir de residuos de restauración o restos de jardinería en el Aeropuerto de Bilbao.

En el Reino Unido, se cuenta con la empresa Cawleys para gestionar los residuos, la cual se encarga de realizar una segregación exhaustiva antes de proceder a la eliminación de cualquier tipo de residuo. Esta empresa se encarga de garantizar la gestión de los residuos para reciclaje o valorización energética evitando su envío a vertedero siempre que sea posible, cumpliendo así con el compromiso de cero residuos a vertedero. Esta gestión es parte fundamental de los esfuerzos del aeropuerto para alcanzar el objetivo de valorizar el 70% de los residuos generados.

Por otro lado, hay que destacar también que el Aeropuerto de Londres-Luton requiere en los contratos de obra la reutilización de material de excavación siempre que sea posible.

Por otra parte, en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil se lleva a cabo la gestión de residuos en cumplimiento de la Política Nacional de Residuos Sólidos (PNRS), una ley Federal que establece un conjunto de directrices y objetivos de gestión ambiental que deben alcanzarse en todo el territorio nacional, entre los cuales aplica la importancia de realizar recolecciones selectivas en los 6 aeropuertos de la Compañía. Por ello, en Brasil se han fijado las siguientes prioridades en la gestión de residuos: no generación, reducción, reutilización, reciclaje, tratamiento de residuos sólidos y disposición final, que sea ambientalmente adecuada.

Eliminación de los plásticos de un solo uso

Aena incluye una cláusula específica en los contratos de servicios de restauración que formaliza el compromiso de reducir el volumen de residuos plásticos generados, prohibir el uso de plásticos de un solo uso y fomentar la utilización de productos fabricados con materiales biodegradables o reciclables. [108]

De forma similar, la prohibición de plásticos de un solo uso se incluye en los nuevos contratos con los agentes de restauración que operan en el Aeropuerto de Londres-Luton. Esto se suma a la estricta legislación del gobierno del Reino Unido para ciertos plásticos de un solo uso y al establecimiento de acuerdos adicionales de reciclaje para garantizar una adecuada gestión del impacto de los plásticos de un solo uso.

2.6.4. Iniciativas con terceros en materia de reducción de residuos, reutilización y reciclaje[109]

(GRI 306-2)

La colaboración con entidades autorizadas en la gestión de residuos, que son responsables de la recogida y posterior tratamiento de los mismos, se enmarca como característica fundamental en esta materia, así como el desarrollo de sistemas de gestión específicos según el tipo de residuo.

En España, Aena cuenta con acuerdos de colaboración con Ecoembes, Ecovidrio y ERP para asegurar la gestión adecuada de los residuos. En el Aeropuerto de Barcelona-El Prat, se mantiene una estrecha colaboración con la Fundación Trinijove, responsable de la recogida y segregación de residuos valorizables provenientes de dicha instalación.

Adicionalmente, se incorporan cláusulas ambientales específicas en los contratos con terceros con el objetivo de reducir la cantidad de residuos generados y aumentar los índices de valorización, alineándose con los objetivos de la Estrategia de Sostenibilidad de la Compañía.

2.6.5. Indicadores de residuos

[108] Ver apartado “2.1.5. Sostenibilidad y cadena de valor” y “Capítulo 4”.
[109] En el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, la gestión de los residuos se lleva a cabo a través de la empresa Cawleys, como se indica en el apartado anterior relativo a a la reutilización de residuos.

En 2023, el total de residuos no peligrosos generados por el Grupo Aena ha ascendido a 40.472,1 toneladas (38.597,2 toneladas en el 2022), derivado del aumento del volumen de tráfico aéreo. No obstante, en los aeropuertos de Aena en España se alcanzó un porcentaje de valorización de residuos no peligrosos del 75% (76% en el 2022) y del 100% (100% en el 2022), en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, tanto para RNP como para RP.

Durante el 2023, el 73,0 % de los residuos no peligrosos han sido reciclados/valorizados (74,2 % en 2022).

Residuos generados (GRI 306-3), Residuos no destinados a eliminación (GRI 306-4) y Residuos destinados a eliminación (GRI 306-5)[A]

	2021				2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil [B]	Total Consolidado
Peligrosos (t)	440	13	82	**535**	730	20,8	29	**779,8**	600	27	53,8	**680,8**
Valorizados (t)	332	12	0	**344**	354	20,8	0	**374,8**	409	27	0	**436**
Valorizados (%)	75,0 %	92,0 %	0,0 %	**64,0 %**	48,5 %	100,0 %	0,0 %	**48,1 %**	68,2 %	100,0 %	0,0 %	**64,0 %**
Eliminados (t)	108	1	82	**191**	376	0	29,2	**405**	191	0	0	**191**
Eliminados (%)	25,0 %	8,0 %	100,0 %	**36,0 %**	51,5 %	0,0 %	100,0 %	**51,9 %**	31,8 %	0,0 %	0,0 %	**28,1 %**
No peligrosos (t)	21.631	587	1.227	**23.445**	35.433	1.619,2	1.545	**38.597,2**	36.308	2.111	2.053,1	**40.472,1**
Valorizados (t)	13.858	358	57	**14.273**	26.982	1.619,21	37,1	**28.638,2**	27.396	2.111	37	**29.544**
Valorizados (%)	64,0 %	61,0 %	5,0 %	**61,0 %**	76,1 %	100,0 %	2,4 %	**74,2 %**	75,5 %	100,0 %	1,8 %	**73,0 %**
Eliminados (t)	7.773	229	1.170	**9.172**	8.451	0	1.508,1	**9.959**	8.911	0	0	**8.911**
Eliminados (%)	36,0 %	39,0 %	95,0 %	**39,0 %**	23,9 %	0,0 %	97,6 %	**25,8 %**	24,5 %	0,0 %	0,0 %	**22,0 %**
Total (t)	**22.071**	**600**	**1.309**	**23.980**	**36.163**	**1.640**	**1.574**	**39.377**	**36.908**	**2.138**	**2.106,9**	**41.152,9**

[A] Para contabilizar la cantidad total de residuos generados en Aena por tipo así como los porcentajes de reciclaje, se emplean los datos reportados por las distintas unidades y aeropuertos que se almacenan en la base de datos del Sistema Certificado de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena (SGI). Esta base de datos permite recopilar la cantidad de residuos generada diferenciando en más de 30 tipos diferentes de residuos y su grado de valorización. Además, registra el usuario que ha grabado el dato y la fecha de actualización del mismo. Asimismo, Aena cuenta con un procedimiento interno en el que, para todos los datos primarios relacionados con residuos, se especifica la unidad, departamento o área implicados y el responsable y periodicidad del reporte.
En el aeropuerto de Londres Luton, todos los residuos son gestionados por el gestor de residuos contratado, quien completa la segregación antes de transportar los residuos para los que no hay alternativas de valorización a una instalación de eliminación cercana, mientras que, en Brasil, esta información ha sido obtenida a través de los informes de medición que los gestores de residuos remiten mensualmente, y que contienen toda la información relacionada con el retiro de residuos de los aeropuertos por tipo de residuo.
Actualmente no se dispone del desglose del tipo de valorización de los residuos llevado a cabo por terceros, aunque se esta trabajando para poder disponer de esta información en futuros reportes.
[B] Residuos: Debido a la reciente entrada en operación de los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil, BOAB, a efecto del cálculo de estos indicadores, se han estimado todos los valores de los residuos generados en estos aeropuertos, al no disponer de los mismos. A estos efectos, para cada una de las infraestructuras, se ha tomado como referencia el consumo de un aeropuerto de la filial de Aena ANB con número de ATUs similar, ajustando posteriormente los valores a los ATUs reales de cada uno de los aeropuertos. Adicionalmente, y al no disponer del porcentaje de residuos valorizados se ha considerado el valor de esta proporción en ANB.

3- Compromiso con la sociedad y los derechos humanos

GRI 2-22; 3-3

Compromiso con los ODS

Principios que impulsan la sostenibilidad social

Contribuir y ser partícipe directo del desarrollo socioeconómico de las comunidades en las que opera la Compañía.

Protección de los derechos humanos.

Creación de valor compartido, ligado al modelo de negocio.

Colaboración con entidades del entorno local y nacional y participar activamente en el desarrollo social del contexto más cercano.

Actuaciones de cooperación internacional.

El Plan Estratégico de Aena 2022-2026 plantea seguir implementando iniciativas de sostenibilidad social y desarrollo de personas.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton incluye en su Estrategia de Negocio Responsable una línea específica sobre compromiso con la comunidad.

Aena con los Derechos humanos

Política de derechos humanos. Modern Slavery Statement en Reino Unido.

Código de Conducta, Política de Sostenibilidad. Implantación del proceso de debida diligencia de derechos humanos. Mecanismos de reclamación y denuncia.

Cultura corporativa.

Oposición al trabajo infantil y al trabajo forzoso.

Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno

Líneas de acción:

Cultura y patrimonio.

Colectivos vulnerables y problemáticas sociales.

Accesibilidad.

Educación e investigación.

Derechos humanos.

Generación de empleo.

Mejora de la integración social.

Promoción del tejido empresarial local.

Valor económico generado y distribuido.

Contribución fiscal.

Principales áreas e iniciativas de acción social en 2023

Más de 3.847.005 € aportados a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro en 2023

Aena con la sociedad, Aena con la música y Aena con la investigación.

Alianza país por la Pobreza Infantil Cero del Alto Comisionado contra la Pobreza Infantil.

Donaciones y ayudas a entidades.

Compromiso y altavoz de preocupaciones sociales.

Visitas guiadas y jornadas de familiarización.

Actuaciones medioambientales de índole social

Actuaciones de voluntariado.

Donaciones a la comunidad (*Community Trust Fund* & *Greener Future Trust*) en Reino Unido.

Socios benéficos del Aeropuerto de Londres-Luton – Solidaridad corporativa.

Donaciones de clientes.

En Brasil, cesión de terrenos a familias para uso agrícola.

Ámbitos que vertebran la actuación social

Sinergias.

Innovación social.

Transparencia.

Formación y empleo.

Vida saludable.

Apoyo a causas sociales.

Investigación, educación e innovación.

Vuelos emergencias.

Compromiso ambiental.

Buenas prácticas.

Inclusión.

Integración laboral.

Igualdad y accesibilidad.

3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad

(GRI 2-23; 2-28; 2-29; 3-3; 413-1)

El compromiso de el Grupo Aena con la sostenibilidad social queda recogido, al más alto nivel, a través de la Política de Sostenibilidad Este compromiso queda también reflejado en el Plan Estratégico de Aena, que reconoce la sostenibilidad social y la relación con la comunidad como uno de sus aspectos claves e incorpora objetivos ambiciosos en la materia.

El Plan Estratégico de Aena contempla el objetivo de triplicar en 2026 el importe destinado a iniciativas de acción social con respecto a 2019. Y en 2030, alcanzar el 1% del beneficio neto.

Lo anterior se hace efectivo a través de las correspondientes estrategias de sostenibilidad, que incluyen actuaciones específicas, alineadas con el modelo de negocio, y se adecúan a las realidades sociales de cada país en el que opera la Compañía para dar respuesta de forma eficaz a las necesidades locales.[110]

En España, la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 de Aena, incluye la línea de acción “Relación con la Comunidad”, orientada a la creación de valor compartido en el entorno más local.[111] Durante 2023, se han redefinido sus ámbitos de actuación, contemplando las ya existente, para adaptarlas a las demandas sociales del contexto más actual, promover sinergias para maximizar el valor generado, favorecer la implicación de los empleados y garantizar su alineación con el modelo de negocio. Como resultado, los ámbitos prioritarios son el apoyo a colectivos vulnerables, la mejora de la accesibilidad, la promoción de la educación y la investigación y el respeto a los derechos humanos.

Por su parte, en el Reino Unido, la estrategia de participación comunitaria queda recogida en la Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton 2020-2025, que incluye como principales ámbitos de actuación la promoción de hábitos de vida saludables, la capacitación profesional para el futuro y la reducción de la pobreza. Asimismo, desde 2023, recoge también como área prioritaria el desarrollo de iniciativas ambientales con carácter social, centradas en el cuidado del medioambiente y la protección de la biodiversidad.

El seguimiento de los proyectos y los ámbitos de actuación es realizado por la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática. Asimismo, en España, se ha constituido el Comité de Responsabilidad Corporativa y Relaciones Institucionales, órgano independiente que cuenta con representación de diferentes áreas de la compañía, para garantizar que el desarrollo de estos proyectos están alineados con los criterios corporativos.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, las iniciativas al respecto, recogidas en la Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton 2020-2025, son impulsadas por el área de sostenibilidad quienes, en colaboración con terceros, impulsa el despliegue de las acciones de sostenibilidad social.

Aena adapta sus actuaciones de sostenibilidad social para dar respuesta a las necesidades de la realidad socio-económica, trabajando en el desarrollo de iniciativas sociales para contribuir a la creación de valor añadido en las comunidades en las que opera.

[110] En las filiales de Aena en Brasil, si bien aún no se dispone de una Estrategia de Sostenibilidad propia, sí desarrollan actividades de esta naturaleza. Asimismo, en 2024 está previsto avanzar en su desarrollo.
[111] Los mecanismos de control, seguimiento, supervisión y gobernanza que resultan de aplicación son los definidos en la Estrategia de Sostenibilidad (ver Capítulo 1).

Contribuir y ser partícipe directo del desarrollo socioeconómico de las comunidades

Promover las actuaciones de acción social en colaboración con diferentes instituciones públicas y privadas con el objetivo de proponer una acción social alineada con la estrategia de negocio, que contribuya y de respuesta a las necesidades de todos los grupos de interés, especialmente de las comunidades locales, promoviendo asimismo su desarrollo socioeconómico.

Anticipar tendencias sociales enfocadas a la protección de los derechos humanos y colectivos desfavorecidos

Aportar valor en las áreas geográficas en las que opera la Sociedad, a través del despliegue de actuaciones sociales alineadas con el modelo de negocio y las necesidades locales, enfocadas a potenciar la participación en las comunidades, favorecer la integración en el territorio, la contribución al bienestar social y a la mejora de la calidad de vida de las personas, así como promover, entre otros, la educación, el empleo, la riqueza cultural y el patrimonio, la salud, la ciencia y la investigación y la inclusión de los colectivos más desfavorecidos.

Principios que sustentan la sostenibilidad social en Aena

Crear valor compartido

Apoyar la adhesión de la Compañía a proyectos o iniciativas de demostrada reputación y credibilidad que, tanto a nivel nacional como internacional, tengan como finalidad promover las prácticas responsables en organizaciones empresariales y el desarrollo sostenible, así como adoptar y divulgar los principios que emanen de estas iniciativas.

Colaborar con entidades del entorno local y nacional y participar activamente en el desarrollo social del contexto más cercano

Fomentar la innovación y la mejora continua, tomando la estrategia de la Sociedad como palanca de desarrollo.

Establecer los canales de comunicación, participación y diálogo con los grupos de interés y las prácticas de comunicación responsable.

Compromiso social: relación con la comunidad

ESPAÑA

Cultura y patrimonio

Fomento de la cultura a través del apoyo a entidades reconocidas en el ámbito cultural, con poder transformador, cuya actividad se desarrolla en el entorno en el que opera la compañía.

- Aena con la música
- Apoyo al patrimonio aeronáutico

Colectivos vulnerables y problemáticas sociales

Involucración en problemáticas sociales y ambientales que impacta en el entorno más local, coadyuvando a su mejora y progreso.

- Aena con la sociedad
- Ayuda a colectivos vulnerables y situaciones de emergencia
- Iniciativas de naturaleza ambiental y deportiva de índole social
- Cesión de espacios, donaciones y vuelos voluntarios

Accesibilidad

Colaboraciones para la defensa de los intereses de colectivos con problemas físicos/psíquicos, para la mejora y adaptación de las instalaciones.

- Atención a pasajeros con necesidades especiales

Educación e investigación

Impulso al tejido investigador para la resolución de problemas globales, que atañen directa o indirectamente a Aena, desde la ciencia.

- Aena con la investigación
- Cátedra Aena
- Visitas guiadas y jornadas de puertas abiertas
- Cooperación internacional

Derechos humanos

"Disponer de los mecanismos adecuados para identificar, prevenir, mitigar y rendir cuentas de cómo abordan su impacto sobre los derechos humanos"

- Implantación de un proceso de debida diligencia de derechos humanos
- Cadena de valor
- Cultura corporativa de derechos humanos

REINO UNIDO

Salud en el presente, capacitación, alivio de la pobreza y un futuro más ecológico.

- Aportaciones anuales a fondos comunitarios (*Community Trust Fund* & *Greener Future Trust*).
- Promover campañas de colaboración con empleados para la captación de fondos (nómina solidaria).
- Apoyo a iniciativas locales y regionales.
- Programa de formación y desarrollo de habilidades para escuelas.
- Promoción del voluntariado.

Hacer accesible la música, la cultura y el conocimiento del sector, especialmente a colectivos vulnerables.	Potenciar la implicación de los empleados y conociendo, como segunda derivada, nuevas corrientes de opinión.	Generación de sinergias y trabajo en equipo mediante el desarrollo de proyectos transversales.	Transferencia tecnológica en áreas relacionadas con la transformación sostenible de transporte aéreo.	Sinergias. Innovación social. Transparencia. Formación y empleo.	Vida saludable. Apoyo a las causas sociales. Investigación e innovación. Inclusión. Diversidad.

3.1.1. Acción social: Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro

(GRI 203-1; 413-1)

Para la puesta en marcha y desarrollo de una acción social efectiva, en consonancia con los principios que sustentan la Política de Sostenibilidad del Grupo Aena y las estrategias aprobadas en cada país, tanto Aena como sus filiales colaboran con otras instituciones, públicas y privadas. Entre otras, caben destacar algunas de relevancia en el ámbito de la sostenibilidad como el Pacto Mundial de Naciones Unidas, del cual Aena es socio signatory, Forética, Fundación Onuart y Fundación Seres, Comunidad por el Clima, Manifiesto por una recuperación sostenible o la Alianza País Pobreza Infantil Cero.[112]

Durante 2023 se ha avanzado en el desarrollo de las actuaciones contempladas en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 de Aena, algunas de carácter continuista y otras de nueva implantación, en colaboración con las citadas instituciones y otras de referencia. En concreto, en España:

- En el ámbito de cultura y patrimonio, caben destacar las actuaciones enmarcadas en el programa Aena con la Música, de la mano de entidades de referencia para la promoción de la música y la cultura (Fundación Teatro Real, Fundación Pau Casals, Fundació del Gran Teatre del Liceu y Taller de Musics Escola de Música).

  Asimismo, han seguido desarrollándose las actuaciones en museos aeronáuticos ubicados en algunos aeropuertos de la red de Aena en España, para la promoción de la cultura del sector[113]. Y se han cedido espacios en los aeropuertos para la exposición de muestras, principalmente de contenido cultural.

  Por último, cabe también destacar la colaboración con la Fundación Enaire para la puesta en marcha de la Sala de exposiciones “La Arquería”.
- En el ámbito enfocado a la protección de colectivos vulnerables, cabe destacar el lanzamiento de la primera convocatoria de ayudas “Aena con la sociedad”, con el objeto de impulsar y poner en marcha proyectos de acción social, con impacto positivo y directo en el entorno en el que opera la Compañía, desarrollados por entidades sociales avaladas por los empleados de Aena.

  Asimismo, Aena ha seguido dando su apoyo a colectivos vulnerables en situaciones de emergencia humanitaria, como las ocasionadas por los terremotos que han sacudido a Turquía y Siria el pasado 6 de febrero, el terremoto que ha sacudido a Marruecos el pasado 9 de septiembre, y las inundaciones causadas por la tormenta Daniel el pasado día 10 de septiembre. Todo ello, a través de la colaboración con Cruz Roja Española.

  En lo que respecta a las colaboraciones medioambientales de índole social, Aena ha colaborado con la Fundación Saving the Amazon en el proyecto ‘Bosque Aena’, mediante el cual la compañía ha acordado sembrar un árbol por cada uno de los empleados del Grupo Aena. Las comunidades indígenas locales se han encargado de la plantación y cuidado de los árboles, lo que redunda en el desarrollo económico y social de dichas comunidades.

  Por último, Aena ha continuado cediendo espacios en sus aeropuertos, a través del proyecto “Espacios solidarios” a entidades sociales, para dar voz a sus causas. Asimismo, ha colaborado con estas organizaciones a través de la iluminación de sus espacios, en acontecimientos generales o de la difusión en la Newsletter, así como en recogida de alimentos y juguetes para colectivos vulnerables, o la colaboración en el programa Vacaciones en Paz.

Varios aeropuertos colaboran con diversas organizaciones humanitarias, para facilitar la llegada y regreso de niños y niñas procedentes de campamentos de refugiados saharauis.

- En el ámbito de la educación y la investigación, cabe destacar el lanzamiento de la primera convocatoria de “Aena con la investigación”, para impulsar proyectos de investigación y transferencia tecnológica en el ámbito aeroportuario, en tanto en cuanto contribuyan a extraer conclusiones para atender a problemas, necesidades u oportunidades del sector, especialmente en áreas relacionadas con la sostenibilidad social y ambiental y la transformación sostenible del transporte aéreo.

Asimismo, se han seguido desarrollando visitas guiadas y jornadas de puertas abiertas en los aeropuertos, para diferentes colectivos.

Por su parte, en las filiales de Aena en el Reino Unido, a través de la tradicional aportación económica al *Community Trust Fund* y *Greener Future Fund,* se ha colaborado con diferentes entidades sociales, generando impacto positivo y directo en las comunidades más cercanas al aeropuerto.

En 2023 se han mantenido las ayudas al Banco de Alimentos de Luton y al servicio de Ambulancias Aéreas East Anglian, a través de la recaudación de fondos y voluntariado de los empleados del Aeropuerto de Londres-Luton, gracias a las cuales se han proporcionado alimentos y equipos médicos a la comunidad.

Gracias a la promoción de distintas campañas de patrocinio y donaciones, como la organización de eventos, premios y donaciones que hacen los pasajeros, entre otros, se han recaudado más de 210.000 € que se destinan a la ayuda de organizaciones benéficas.

[112] Los detalles de los convenios y acuerdos de colaboración firmados por Aena se pueden consultar en la web corporativa. Ver capítulo “Enlaces de interés.”
[113] Por ejemplo, en el Museo Aeronáutico de Lanzarote, Museo Aeronáutico de Catalunya - Aeropuerto de Sabadell, o Museo de Aeropuertos, Navegación, y Transporte Aéreo de Málaga.

También se han realizado más de 375 horas de voluntariado por parte de más de 70 empleados del Aeropuerto de Londres-Luton, que han participado en actividades destinadas a mejorar la calidad de vida de la comunidad local, como la recogida de residuos, la plantación de árboles en el bosque de Marston Vale, cursos de prevención de incendios y campañas de donación de sangre.

En lo que respecta a las filiales de Aena en Brasil, en el Aeropuerto de João Pessoa, cincuenta familias han podido beneficiarse de la cesión de terrenos para su uso agrícola, contribuyendo de manera directa con el desarrollo local y económico.

Además, se ha firmado un acuerdo para la donación de residuos reciclables, generando valor para la economía circular regional.

En los Aeropuertos de Campina Grande y de Maceió - Zumbi dos Palmares, en Brasil, varios empleados de la Compañía han colaborado en la organización del Día del Spotter y de una visita guiada para familiares y menores de un centro de acogida, con el fin de acercar la cultura aeronáutica a la comunidad local y a los aficionados a la fotografía aeronáutica.

El importe destinado a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro asciende a más de 3.847.005 € (3.230.490 € en 2022) de los cuales 3.276.900 € corresponden a España y más de 570.106 €[114] a las filiales de Aena en Reino Unido[115].

En lo que respecta a las aportaciones en especie, en las terminales de los aeropuertos españoles, se han destinado 4.029 m2 a espacios solidarios en 2023 (3.055 m2 en 2022[116]), para dar voz a entidades sociales, y 19.008 m2[117] a exposiciones culturales (7.970 m2 en 2022), lo que supone una aportación en especie de 366.485 € en 2023 (517.548 € en 2022).

[114] Tipos de cierre utilizado para cuentas del balance: EURvsGBP=0,86905
[115] En las filiales de Aena en Brasil no se ha materializado ninguna aportación de esta naturaleza en 2023.
[116] Los seis primeros meses del año 2022 se utilizaron distintos espacios del Aeropuerto Adolfo Suárez- Madrid Barajas para agilizar la atención a refugiados procedentes de Siria y Ucrania. En 2023, si bien se han seguido utilizando estos espacios para reasentamiento, el número de días de ocupación ha sido muy inferior.
[117] A diferencia de 2022, en 2023 se han contabilizado a estos efectos el Museo Aeronáutico de Catalunya - Aeropuerto de Sabadell y el Centro Cultural Aeronáutico - Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Ambos suman un total de 11.430 m2.

Cultura y Patrimonio

Aena con la música:

Programa de mecenazgo para el apoyo a la formación de jóvenes artistas y colectivos en riesgo de exclusión, promoviendo el talento y acercando la música a los aeropuertos. Aena colabora con la Fundación Teatro Real, la Fundación Pau Casals, la Fundació del Gran Teatre del Liceu y el Taller de Musics Escola de Música. En total se destinan más de 450.000€ a este programa de colaboración.

Espacios expositivos: apoyo al patrimonio aeronáutico

• Museos aeronáuticos: Aena expone de forma permanente estos espacios, como es el caso del Aeropuerto de Ibiza con la exposición “Ibiza: punto de encuentro desde la antigüedad” o el Museo Aeronáutico de Lanzarote y el Museo de Aeropuertos, Navegación, y Transporte Aéreo de Málaga, que han recibido más de 700 visitantes con ocasión del Día Internacional de los Museos.

• Muestra de exposiciones de diversa índole en algunos de los aeropuertos de la red, en colaboración con artistas reconocidos, de forma temporal o permanente.

Otras colaboraciones con terceros para la promoción del patrimonio:

Por ejemplo, la colaboración con la Fundación Enaire para la puesta en marcha de la Sala de exposiciones “La Arquería”.

Conmemoración de jornadas nacionales e internacionales:

Aena promueve su celebración a través de su boletín de noticias semanal y de distintas actividades, como por ejemplo la celebración del Día de la UNESCO donde 77 empleados del Aeropuerto Adolfo Suárez- Madrid Barajas han participado en un concurso relacionado con el cine o el Día del Libro, donde varios aeropuertos han organizado una serie de actividades con el objetivo de promover la lectura, la publicación y los derechos de autor de las obras literarias.

Además, el Aeropuerto César Manrique-Lanzarote y el Aeropuerto de La Gomera han puesto en servicio un punto de intercambio de libros.

Colectivos vulnerables y problemáticas sociales

Aena con la sociedad:

Aena ha presentado en 2023 la primera convocatoria del programa “Aena con la sociedad”. Estas ayudas sociales tienen como objetivo impulsar proyectos de acción social con impacto positivo y directo en el entorno en el que opera la Compañía, avalados por los empleados de Aena.

El programa se dota con un importe máximo de 460.000 euros, para un plazo total de duración de 2 años, que se distribuirán en hasta 15 proyectos.

***Community Trust Fund* (+213.000€):**

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton apoya a 23 organizaciones locales a través de subvenciones con un impacto en más de 6.000 beneficiarios en materia de salud, bienestar, capacitación, acceso al empleo, alivio de la pobreza y desarrollo inclusivo.

***Greener Future Fund* (+102.000€):**

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton apoya a 10 organizaciones locales a través de subvenciones con un impacto en más de 9.500 beneficiarios gracias a proyectos que fomentan la biodiversidad, la educación ambiental y la reducción de carbono.

En el Aeropuerto de Joao Pessoa, en Brasil, se han cedido terrenos para su uso agrícola, contribuyendo de manera directa con el desarrollo local y económico, y se ha firmado un acuerdo para la donación de residuos reciclables, generando valor para la economía circular regional.

Alianza país por la Pobreza Infantil Cero del Alto Comisionado contra la Pobreza Infantil

Aena se adhiere a esta iniciativa que tiene como objetivo cambiar la situación de la pobreza infantil en España mediante el fomento de la participación conjunta con administraciones, empresas y fundaciones y sector terciario para conseguir un país que proporcione iguales oportunidades a todos los ciudadanos y romper el círculo de la pobreza infantil.

Ayuda en situaciones de emergencia:

Apoyo a colectivos afectados en situaciones de emergencia y vulnerabilidad como, por ejemplo, la colaboración con Cruz Roja Española que asciende a 150.000€.

Estas ayudas van destinadas a situaciones de emergencia humanitaria, como las ocasionadas por los terremotos que han sacudido a Turquía, Siria y Marruecos en 2023 o las enormes inundaciones causadas por la tormenta Daniel a su paso en el noreste de Libia.

Colectivos vulnerables y problemáticas sociales

Iniciativas de naturaleza ambiental y deportiva de índole social:

Aena apoya actuaciones deportivas y eventos que promueven hábitos de vida solidaria con fines sociales:

• Apoyo a eventos deportivos: varios aeropuertos de la red han participado en carreras solidarias como la Carrera familiar Loiu, la media Maratón Zubiri-Pamplona/Iruña, la XIV Martxa Subida Artxanda, la X Martxa Green (Anillo verde) o la Carrera nocturna UH (Binter NightRun), entre otras, así como marchas solidarias y caminatas por la montaña.

• Saving the Amazon: con el objetivo de contribuir a la restauración y protección del Amazonas y a la lucha contra el cambio climático, Aena ha plantado más de 10.000 árboles en la región de Porto Extrema (Brasil). Las comunidades indígenas locales se han encargan de la plantación y de su cuidado.

• En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton recauda más de 40.000€ para sus socios beneficiarios (East Anglian Air Amulance y Luton Foodbank) gracias a la organización de eventos para recaudación de fondos como por ejemplo el LLA Golf Day, la carrera solidaria Runway Run y un evento de villancicos navideños, entre otros.

Cesión de espacios con fines sociales:

• Espacios solidarios: más de veinte aeropuertos de Aena ceden de forma gratuita a las organizaciones sociales un lugar en sus terminales, dándoles la posibilidad de difundir entre los usuarios de los aeropuertos las causas sociales defendidas gracias a campañas de sensibilización, información y concienciación a la ciudadanía. Los pasajeros y los usuarios pueden conocer las actividades y los servicios que prestan más de una veintena de organizaciones y asociaciones como por ejemplo la Asociación Española Contra el Cáncer, la Asociación Provincial de Esclerosis Múltiple de Las Palmas (APEM), *Save the Children*, la Asociación para la lucha contra las enfermedades de riñón (ALCER) y la Organización Nacional de Trasplantes (ONT), entre otros.

• El Aeropuerto de Sevilla ha acogido en el mes de marzo una exposición de la asociación ACCU para concienciar sobre la realidad de las personas ostomizadas.

• Boletines de noticias: En España y Brasil, a través de los canales de comunicación interna, se promueve entre los empleados el apoyo a causas sociales, dando voz a las experiencias de los trabajadores o iniciativas específicas.

• Más de quince aeropuertos han iluminado sus instalaciones y edificios con motivo de la conmemoración de días Internacionales como por ejemplo el Día Mundial contra el Cáncer, el Día de las Enfermedades Raras, el Día Internacional de la Mujer, el Día Mundial de Concienciación sobre el Autismo, el Día Internacional de lucha contra el Cáncer de mama o el Día Internacional para Eliminar la Violencia contra la Mujer, entre otros.

• En las filiales de Aena Brasil, se mostró durante el mes de octubre su apoyo a la campaña de prevención del cáncer de mama mediante la iluminación de los edificios. “Octubre Rosa” es un recordatorio sobre la importancia de la prevención y la detección temprana de la enfermedad.

• Programa Vacaciones en Paz: varios aeropuertos de la red, entre ellos Palma de Mallorca, Sevilla, Bilbao, Alicante-Elche Miguel Hernández, Málaga-Costa del Sol o Vigo han recibido a niños y niñas saharauis de hasta 12 años, activando sus dispositivos para ayudar a las organizaciones promotoras de la iniciativa (cesiones de espacios, etc.). Solo en estos dos últimos aeropuertos, han colaborado con entidades sociales en la llegada de más de 500 de niños.

• Mercadillos solidarios: Aena ha organizado mercadillos solidarios para que entidades sociales pongan a la venta productos de comercio justo. En 2023 han tenido lugar tanto en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, como en la sede corporativa de Aena, donde han participado más de diez entidades.

Donación de sangre:

Varios aeropuertos de la red, como por ejemplo el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol y el Aeropuerto de Sevilla, han participado en jornadas de donación de sangre en sus instalaciones.

Vuelos humanitarios:

Los aeropuertos de la red están disponibles para situaciones de emergencia y para el traslado de órganos y equipos médicos. En España se han llevado a cabo un total de 13.614 vuelos ambulancia (frente a los 13.902 del pasado año), para responder a situaciones de emergencias y traslado de órganos y equipos médicos.
En Brasil, Aena ha suscrito un Acuerdo de Cooperación Técnica con el Ministerio de Salud, las autoridades aeronáuticas y operadores aeroportuarios, para eliminar el pago de tasas aeroportuarias en los vuelos ambulancia incluidos en el acuerdo.

Donaciones:

• Colaboración del Aeropuerto de Valencia con el Ayuntamiento de Manises para la donación de las maletas perdidas en el aeropuerto en favor de distintas asociaciones locales en un mercadillo solidario.

• En el Aeropuerto de Vigo colaboran con el Comedor de la Esperanza en una campaña de recogida de tapones para su transformación en ropa solidaria.

• Más de 210.000 € en el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, gracias a la promoción de distintas campañas de patrocinio y donaciones, como la organización de eventos, premios y donaciones que hacen los pasajeros.

Colectivos vulnerables y problemáticas sociales

Voluntariado:

Aena ha promovido la participación de sus empleados en actuaciones de voluntariado, organizado por diferentes organizaciones.

• Empleados del Aeropuerto de Federico García Loja Granada-Jaén, por ejemplo, participan en la iniciativa “Volando juntos”, colaborando con la planta infantil del Hospital Universitario Clínico de Granada para hacer más llevadera la estancia de los pequeños en el hospital.

• Jornada MareNostrum: un grupo de empleados del Aeropuerto de Palma de Mallorca colaboraron con la recogida de residuos, muestreo de microplásticos, snorkel fotográfico y observación submarina, en el marco de la campaña de concienciación Mare Nostrum.

• En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, más de 70 empleados han realizado más de 375 horas de voluntariado, organizando una jornada de recogida de residuos en el centro de la ciudad de Luton, una jornada de plantación de árboles en el bosque de Marston Vale, cursos de prevención de incendios y campañas de donación de sangre, entre otros.

Accesibilidad

Accesibilidad universal:

• Aena pone en marcha un distintivo dirigido a personas con discapacidades invisibles que tienen dificultades en entornos estresantes o con mucha estimulación sensorial. El distintivo indica que la persona puede necesitar apoyo, ayuda o simplemente comprensión y un poco más de tiempo ante cualquier proceso aeroportuario.

• Aena ha sido reconocida como "Amigo del autismo 2023” por Autismo España, confederación de entidades que trabajan específicamente con personas con trastorno del espectro autista (TEA) y sus familias para mejorar su calidad de vida.

• También ha sido reconocida por Afanias, organización que promueve la inserción laboral de personas con discapacidad intelectual, mediante un ciclo formativo de cuatro años.

• El Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández está construyendo una sala sensorial para personas con trastornos del espectro autista. Los viajeros con TEA podrán esperar su vuelo en un entorno seguro, ordenado y con estímulos adecuados a personas con una mayor sensibilidad sensorial.

• A lo largo de 2023, Aena sigue trabajando, a través del Convenio FAPOE (Federación de Asociaciones de Personas Ostomizadas de España), instalando nuevos aseos para personas con ostomía en distintos aeropuertos de la red.

• El Aeropuerto de Pamplona ha sido el escenario de un video musical, que, en colaboración con distintas asociaciones, pretende dar difusión al TEA.

Fomento del empleo de las personas con discapacidad:

Aena ha lanzado una convocatoria de ayudas dirigida a entidades sociales con el objetivo de fomentar la inserción laboral de personas con diversidad funcional. Esta convocatoria está dotada con 90.000 €.

Promoción de la educación y la investigación

Aena con la investigación:

Aena ha presentado la convocatoria del programa “Aena con la investigación” para impulsar proyectos de investigación y transferencia tecnológica en el ámbito aeroportuario. Los proyectos serán desarrollados por grupos, equipos o departamentos de investigación de reputado reconocimiento en su área.

El programa de ayudas a la investigación se dota con un importe máximo de 840.000 € a repartir entre tres proyectos que se desarrollarán en un plazo de 4 años.

Visitas guiadas y jornadas de puertas abiertas:

Aena realiza, a través de empleados de la compañía, visitas guiadas en casi una veintena de sus aeropuertos españoles y en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, dirigidas a diferentes colectivos. Entre ellos, estudiantes de secundaria, formación profesional y universitarios, jóvenes en programas de empleo y menores con necesidades especiales, así como profesionales de diversos sectores o empresarios que participan en foros locales, de más de cincuenta entidades distintas.

Igualmente, en 2023 se ha continuado con los días de puertas abiertas para el personal de Aena y sus familiares.

En el Aeropuerto Internacional de Maceió - Zumbi dos Palmares, en Brasil, varios empleados de la Compañía han colaborado en la organización de una visita guiada dirigida a familiares y a menores de un centro de acogida de la región.

Jornadas para aficionados a la fotografía aeronáutica:

En 2023 se retoman las jornadas para “spotters”. Varios aeropuertos de la red, en colaboración con distintas asociaciones, han habilitado zonas especiales con vistas privilegiadas para estos aficionados e incluso han tenido la oportunidad de conocer las aves rapaces que velan por la seguridad operacional del aeropuerto, como en el caso del Aeropuerto de Almería.

El Aeropuerto de Campina Grande, en Brasil, ha celebrado el Día del Spotter en el mes de abril, donde recibió la visita de un grupo de aficionados que pudieron capturar imágenes y reunirse con personal del aeropuerto.

3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno

(GRI 2-28; 3-3; 413-1)

3.2.1 Creación de valor social

(GRI 201-1; 203-1; 203-2)

Generación de recursos en la comunidad (Cash flow social) (GRI 201-1)

Generación de empleo	Mejora de la integración social	Promoción del tejido empresarial local	Valor económico generado y distribuido	Contribución fiscal
10.111 empleados. + de 87.7 millones de puestos de trabajo a nivel mundial generados por el sector del transporte aéreo 28 convenios vigentes: 19 con universidades (públicas y privadas), con 4 centros de estudios, formativos o de negocio y 5 centros de formación profesional, permitiendo que 71 estudiantes de grado y máster y 9 de formación profesional hayan realizado prácticas curriculares o extracurriculares en España durante 2023. (A)	1,56 % personas con diversidad funcional en la plantilla. Convocatoria de ayudas a entidades que realicen acciones de inserción laboral y de creación de empleo de personas con discapacidad:90.000 €/anuales. Colaboración con entidades del tercer sector para la promoción de la integración de personas con necesidades especiales (CERMI, etc). Servicio para personas con movilidad reducida en los aeropuertos (casi 2.230.359 personas atendidas en 2024).	Aena Ventures: programa de aceleración de ideas financiando e implementando proyectos pilotos financiados. Contratación de proveedores locales (empleo local): 99,8 % en España 53 % en Reino Unido 100 % en Brasil	5.141,80 M€ de valor económico generado (ingresos) (4.237,50 € en 2022) 565,50 M€ gastos de personal (514,59 € en 2022)	Ha ascendido a 902,20 M€. 834,9 M€ en España (92,5 %). 37,4 M€ de impuestos pagados en Reino Unido (4,1 % sobre el total). 29,9 en Brasil (3,3 %). Impuestos soportados: 735,7 M€.

(A) De los cuales 30.000 generados por la gestión aeroportuaria. Fuente: ATAG. Covid-19 analysis fact sheet, ed. Sept. 2021. Ver capítulo “Enlaces de interés.”

La actividad del Grupo Aena genera un importante impacto social y económico en los países en los que opera, que puede medirse en términos cuantitativos y cualitativos, jugando un papel clave en términos de cohesión y conexión territorial. Entre ellos:

- La generación de empleos directos e indirectos, derivada de la actividad desarrollada por la Compañía, el sector de infraestructuras y transporte, o por terceros. A este respecto y de forma específica, el fomento del empleo a nivel local, destacando la participación de Aena y sus las filiales, tanto en España como en Reino Unido, en ferias de empleo locales, y la labor de difusión de puestos vacantes a través de diversas plataformas. Asimismo, el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas participa también en el programa programa 4º Eso +Empresa. CAM, a través del cual estudiantes realizan durante una semana prácticas en las instalaciones del Aeropuerto acercándose de esta manera a la realidad laboral.
- Creación de impacto positivo generado a través de una contribución fiscal responsable.[118]
- La formación de los futuros profesionales del sector, a través del Programa de Cooperación Internacional, realización de visitas guiadas, etc.
- La promoción de iniciativas de innovación social y el apoyo a desarrollo de proyectos piloto.

El Ayuntamiento de Luton reconoce al Aeropuerto de Londres-Luton como uno de los principales empleadores de la zona y difunde en su web las vacantes en el aeropuerto y en sus empresas concesionarias.

- La colaboración para la promoción del sector del turismo, así como a la mejora del entorno local, desarrollando una contribución social efectiva. A modo de ejemplo, en España se colabora con diversas instituciones para la promoción del turismo, mediante la participación habitual en encuentros específicos (por ejemplo, FITUR) y la firma de acuerdos con organismos públicos.
- Aena también está presente de forma activa en eventos que promocionan el transporte, en concreto, en el ámbito aeronáutico, participando como socio protector de la Asociación Española del Transporte y a través de la participación en actos, como los Fondos Europeos III - España, por el liderazgo global en economía verde y digital, el AeroSpaceDay (evento relacionado con la sostenibilidad y la innovación), el Evento de Movilidad Sostenible y como institución fundadora del Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona, entre otros.
- Aena apoya igualmente, con la presencia de empleados de la compañía en eventos y mesas redondas, el transporte sostenible y el desarrollo económico, como por ejemplo la participación en la mesa de debate sobre el modelo aeroportuario catalán en las Jornadas de Movilidad Sostenible de elDiario o la mesa 'Conectividad e infraestructuras marítimas y aéreas', organizada por el Club Diario de Mallorca, entre otras.
- Fomento de la cultura aeronáutica entre los aficionados del sector. Por ejemplo, a través de la celebración de días para los *spotters*, jornada de puertas abiertas para que los apasionados de esta actividad puedan capturar imágenes, para lo que Aena cede espacios estratégicamente ubicados.
- Facilitación de la cohesión y conexión territorial, ofreciendo servicios para todos los colectivos, especialmente para aquellos con dificultades[119].
- Generación de riqueza a través de una contratación responsable, y la adquisición de suministros, servicios y obras, en su mayoría de proveedores locales.
- Impulso del liderazgo femenino en la industria y promover la presencia de la mujer en órganos directivos colaborando con asociaciones como Ellas Vuelan Alto, en jornadas de formación o acudiendo a foros especializados e impulsando el talento femenino a través de proyectos como Women in Retail Club, por ejemplo.

[118] Consulta apartado "Estrategia fiscal" en el Capítulo 1. Modelo de Negocio.
[119] Ver apartado 6.6.2, relativo a "Infraestructuras para todos".

Indicadores de impacto social (GRI 201-1)	2022 (Millones de €)	2023 (Millones de €)	Observaciones
A. Valor económico directo generado (ingresos)	4.237,5	5.141,8	
B. Valor económico distribuido	3.632,52	3.910,50	
- Costes operacionales	2.439,23	2.374,9	Total gastos, excepto gastos de personal
- Salarios y beneficios de los empleados	514,59	565,5	Gastos de personal
- Pagos a proveedores de capital	149	64,1	Resultado financiero y pago de dividendos
- Pagos al gobierno (por país)	526,5	902,2	Contribución fiscal
– España	469	834,9	
– Reino Unido	32,5	37,4	
– Brasil	24,9	29,9	
- Inversiones en la comunidad	3,2	3,8	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro
C. Valor económico retenido	604,98	1.231,3	C=A-B

3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio

(GRI 2-29; 203-1; 203-2)

El Grupo Aena presta un servicio esencial en términos de movilidad, cohesión y vertebración territorial a nivel local, actuando como catalizador del desarrollo socio-económico de las regiones en las que opera, siendo, a su vez, un actor clave del turismo y el transporte.

- Fomento de la movilidad sostenible, mediante el apoyo de alternativas de transporte más sostenibles y de la intermodalidad, que contribuyen a la reducción de los tiempos de desplazamiento y espera, redundando en ahorro energético y reducción de emisiones.

En España, en colaboración con otros organismos, se sigue avanzando e impulsando infraestructuras que dispongan de accesos rápidos, eficientes y sostenibles y que se integren con otros modos de transporte, especialmente el transporte público, mejorando los accesos, la planificación urbanística y la combinación con otras infraestructuras. En la última década se han reducido, paulatinamente, los accesos a los aeropuertos en vehículo privado, aumentando el uso del transporte público.

En este sentido, los aeropuertos de Girona-Costa Brava, Jerez y Fuerteventura han inaugurado espacios destinados al estacionamiento de bicicletas con el objetivo de impulsar la movilidad sostenible, reafirmar el compromiso de Aena en su lucha contra el cambio climático y facilitar a los pasajeros su paso por las instalaciones aeroportuarias. Asimismo, el Aeropuerto de Zaragoza ha colaborado con el Ayuntamiento de Zaragoza y el Gobierno de Aragón, para la puesta en marcha de nuevas líneas de autobuses impulsados por hidrógeno.

Además, en el Aeropuerto de Girona-Costa Brava se ha instalado una estación de montaje para la reparación de bicicletas a disposición de trabajadores y pasajeros.

Por su parte, en Brasil, en el Aeropuerto de Recife, en 2023 se ha desarrollado un proyecto piloto para el uso de un autobús eléctrico, impulsando la movilidad sostenible en la infraestructura.

Por último, en línea con el avance hacia la intermodalidad en distintos puntos del globo, a comienzos de 2023 y en conjunto con el Ayuntamiento de Luton, se inauguró el tren autónomo (DART) en el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido. Este conecta la estación de Luton Airport Parkway con la estación de pasajeros. A su vez, se inició la operación de Luton Airport Express, servicio de trenes que conecta en 32 minutos el Aeropuerto de Londres-Luton con la estación de metro Saint Pancras ubicada en el centro de la ciudad. El foco de este proyecto es mejorar y simplificar la conectividad del aeropuerto y la experiencia de los usuarios.

- Realización de encuestas periódicas de movilidad en modo aéreo (EMMA), dirigidas a los pasajeros, para conocer el tipo de usuario. los motivos del viaje y el modo de acceso al aeropuerto.
- Aplicación de criterios de insularidad en las tarifas aeroportuarias, que favorecen la cohesión territorial y garantizan el acceso a un medio de transporte fundamental para los habitantes de zonas insulares como las Islas Canarias y Baleares.
- Establecimiento de nuevas rutas bonificadas y desarrollo de aeropuertos *hub,* para potenciar la conectividad del sector aéreo entre las principales ciudades del mundo.
- Planes directores y estudios de impacto ambiental.[120] En España, se realizan estudios de impacto ambiental de los proyectos, cuyos resultados son de acceso público. Estos informes están disponibles para diferentes grupos de interés, permitiéndoles revisar y expresar sus opiniones, lo que garantiza su participación en la toma de decisiones. De esta manera, se prioriza el cuidado del entorno y las expectativas de las comunidades locales. Se llevan a cabo análisis específicos sobre cómo las infraestructuras y la actividad aeroportuaria afectan al entorno ambiental y social. Además, se aseguran canales adecuados de información y participación pública. La convivencia sostenible con la sociedad y el medio ambiente implica considerar medidas específicas y propuestas de regeneración urbana cuando sea necesario, con el fin de evitar impactos negativos derivados de la ejecución de obras o el desarrollo de nuevos proyectos (a modo de ejemplo, se pueden consultar las resoluciones ambientales de los Planes Directores de medio ambiente[121]).
- Fomento de colaboración con terceros para la mejora del entorno aeroportuario. En Reino Unido se impulsa la ejecución de proyectos con beneficios directos en el ámbito local[122], liderados por organizaciones sin ánimo de lucro y grupos comunitarios, contribuyendo así al desarrollo sostenible de la zona circundante y sus comunidades. En España, se ha lanzado la iniciativa "Aena con la sociedad" para respaldar proyectos de acción social con un impacto positivo y directo en el entorno donde opera la Compañía, siendo también desarrollados por organizaciones locales.

  En lo que respecta a las filiales de Aena en Brasil, en el Aeropuerto de Joao Pessoa cincuenta familias han podido beneficiarse de la cesión de terrenos para su uso agrícola, contribuyendo de manera directa con el desarrollo local y económico
- Promover *SmartCities & SmartAirports* en los desarrollos inmobiliarios, en colaboración con diversos ayuntamientos. El objetivo es facilitar el intercambio de información entre aeropuertos y ciudades, mejorando así la experiencia del viajero y potenciando las sinergias a través de sus sistemas de información. Con ello, se busca maximizar la contribución al desarrollo económico y social de las áreas en las que opera la Compañía, generando un impacto significativo en términos de conectividad, sostenibilidad y eficiencia. En este contexto, Aena avanza en el desarrollo de la Ciudad Aeroportuaria Adolfo Suárez Madrid-Barajas, relanzando el Área mediante un proceso de consulta con el sector inmobiliario y logístico. Este proyecto estimulará el desarrollo de nuevos servicios, con un enfoque prioritario en la sostenibilidad medioambiental, social y económica, así como el compromiso de Aena con el territorio, garantizando la armonía del proyecto con su entorno.

Operaciones con impactos negativos significativos

(GRI 2-6; 413-2)

Las comunidades cercanas a los aeropuertos pueden verse afectadas por el ruido producido por las aeronaves, uno de los impactos más significativos de la actividad aeroportuaria, y que afecta principalmente a las zonas limítrofes con las instalaciones. La mitigación de impacto acústico y la limitación de su impacto en las comunidades locales es un objetivo estratégico, tal y como se refleja en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 en vigor, o la correspondiente en la Estrategia de Negocio Responsable, del Aeropuerto de Londres-Luton.

En el capítulo 2 del presente informe se describen los objetivos a corto y medio plazo, los recursos y los mecanismos utilizados y las actuaciones realizadas en el ámbito de los Planes de Aislamiento Acústico (PAA).

[120] Los planes directores son documentos de planificación aeroportuaria en los que se define las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto y se describen las actuaciones que deberían ejecutarse para garantizar su adaptación a la demanda prevista en el corto, medio y largo plazo manteniendo, además, un adecuado nivel de servicio a los clientes y usuarios en general.
[121] Ver capítulo “Enlaces de interés.”
[122] Ver capítulo “Enlaces de interés.”

Promoción y conservación del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

Aena participa activamente en la recuperación y conservación del patrimonio histórico-artístico y arqueológico, relacionado con sus infraestructuras y su entorno.

En el Museo Nacional de Aeropuertos y Transporte Aéreo en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol y en el Museo Aeronáutico del Aeropuerto de Lanzarote se organizan visitas que promueven la divulgación del conocimiento sobre la tecnología del mundo aeronáutico, la historia de los Aeropuertos y del transporte aéreo y sus proyectos para el futuro.

De esta manera, se fomenta el conocimiento de la historia aeronáutica en estas dos ciudades y, en el caso del Aeropuerto de Lanzarote, también contribuye a la conservación de un edificio histórico y emblemático, ya que el Museo está emplazado en la primera construcción destinada a pasajeros, construida a principios de la década los cuarenta.

Además, varios aeropuertos de la red han organizado jornadas de puertas abiertas para aficionados a la fotografía aeronáutica ("spotter day"). Estas jornadas, que cuentan con la colaboración del aeropuerto y distintas asociaciones de aficionados, tienen gran repercusión en foros aeronáuticos y redes sociales, difundiendo la cultura aeronáutica y la afición a la fotografía.

Por otro lado, gracias a los trabajos arqueológicos llevados a cabo por Aena en el Aeropuerto de Ibiza entre los años 2017 y 2022, se pueden visitar las reproducciones de los hallazgos arqueológicos encontrados. Estas reproducciones revelan las costumbres y modos de vida de las civilizaciones que habitaron hace más de 2.000 años el territorio que ahora ocupa el aeropuerto en la exposición permanente "Ibiza, punto de encuentro desde la antigüedad".

Además, a lo largo de 2023 se han expuesto más de 33 instalaciones artísticas temporales en 13 aeropuertos de Aena. Estas exposiciones de pintura, fotografía, tapices y escultura han puesto en valor el trabajo de artistas locales e internacionales mientras hacían el paso de los pasajeros por el aeropuerto más agradable.

En Brasil, el Aeropuerto de Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes recibió una visita de la UNESCO con motivo de la revalidación del sello verde del Geoparque de Araripe, donde se encuentra ubicado el aeropuerto. Esta colaboración es de gran relevancia para la conservación del patrimonio geológico.

Cooperación Internacional

En materia de cooperación internacional, además de la colaboración con la fundación Saving the Amazon[123], cabe destacar el Programa de Cooperación Internacional, a través del cual Aena, mediante el desarrollo de una serie de actividades formativas, contribuye a la mejora de la capacitación de profesionales aeronáuticos, procedentes principalmente del sector público de Iberoamérica, favoreciendo al desarrollo de sus países. A su vez, se refuerza la reputación de la industria del sector del transporte aéreo en España y se dan a conocer las buenas prácticas de Aena en el exterior.

Durante el año 2023, se ha mantenido el formato virtual de los Cursos de Formación Específica del Máster en Gestión de Sistemas Aeronáuticos, impartidos por la Universidad Politécnica de Madrid y se ha recuperado la organización presencial de los encuentros de formación en Iberoamérica a través de tres Seminarios celebrados en los Centros de Formación de la AECID, uno en Cartagena de Indias (Colombia) y dos en Montevideo (Uruguay), abordando dentro de los mismos la optimización de los ingresos no aeroportuarios, el control de la red en tiempo real y su comunicación y la estrategia del transporte aéreo en la lucha contra el cambio climático, respectivamente.

Además, se han llevado a cabo Cursos Online de profundización sobre distintas materias aeroportuarias.

Como resultado, en 2023 se ha contado en las actividades de Cooperación Internacional con la participación de 234 profesionales del sector del transporte aéreo de varios países (170 en 2022), para lo que se han destinado más de 89.000 euros (más de 52.000 el año 2022).

En los últimos cinco años, a través del Programa de Cooperación internacional se ha contribuido a la formación de 938 profesionales aeronáuticos, de 19 países distintos. Para ello se han destinado en torno a 478.000 €.

Este programa se desarrolla en colaboración con organizaciones e instituciones nacionales e internacionales de reconocido prestigio y solvencia, como la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), organismo adscrito al Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), además de otras instituciones.

[123] Ver apartado "3.1.1. Acción social"

3.3 Derechos Humanos

3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos

(GRI 2-23; 2-24; 3-3)

Compromisos de Aena con los convenios fundamentales en materia de derechos humanos
Carta Internacional de Derechos Humanos
Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas
Principios Rectores de Derechos Humanos y Empresas de Naciones Unidas
Objetivos de desarrollo sostenible
Convención sobre los derechos del niño
Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad
Declaración sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas
Resolución 48/13 del Consejo de Derechos Humanos de la ONU sobre el derecho humano a un medioambiente sin riesgos, limpio, saludable y sostenible
Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo, los ocho convenios fundamentales que la complementan
Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales
Política Social de la OIT
Líneas y Directrices para Empresas Multinacionales
Constituciones y leyes nacionales que reconocen o aplican los derechos humanos

Compromisos de de Aena con los DDHH	Principios del Pacto Mundial
Compromisos con las prácticas laborales: • Trabajo respetuoso y digno • Igualdad de oportunidades, diversidad y la no discriminación • Inadmisión de trabajo forzoso, tráfico ilegal, trata de personas o esclavitud moderna • Libertad sindical y de asociación y negociación colectiva • Desarrollo de las personas • Remuneración justa e igualitaria • Descanso y tiempo libre • Salud y seguridad de las personas • Derecho de los menores y rechazo al uso de mano de obra infantil • Libertad de opinión, de información y de expresión	1, 2, 3, 4, 5
Compromisos en relación a los servicios: • Servicio seguro, excelente y de calidad • Transparencia, privacidad, confidencialidad, libertad de expresión y no discriminación con los clientes	1, 2
Compromisos en relación al entorno y la comunidad • Seguridad y los derechos en las comunidades • Protección del medioambiente y a reducir la huella medioambiental • Honestidad e integridad, las relaciones éticas y buenas prácticas tributarias, y rechazo a la corrupción y prácticas anticompetitivas	7, 8, 9, 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.

Plan Estratégico 2022-2026
DORA 2022-2026

Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030

Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos

Sistemas de gestión de la Compañía
(Cumplimiento Normativo, Gestión Integrada de Calidad y Medioambiente, prevención de riesgos laborales, etc)

Principales Instrumentos de gestión y mecanismos de control

Política de Derechos Humanos, de Trabajo Forzoso en el Aeropuerto de Londres-Luton

Convenio Acuerdo Colectivo

Política de Sostenibilidad

Normas internas de contratación, Código de Conducta de terceros, etc

El compromiso del Grupo Aena con los derechos humanos queda recogido en la Política de Derechos Humanos, aprobada al más alto nivel de la organización.

En 2023, Aena ha actualizado su Política de Derechos humanos, en línea con los principales marcos de referencia.

Esta Política toma como referencia, entre otros, los principios establecidos en la Carta Internacional de Derechos Humanos, el Pacto Mundial de Naciones Unidas, los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Convención sobre los niños, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, la Declaración sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, la Resolución 48/13 del Consejo de Derechos Humanos de la ONU sobre el derecho humano a un medioambiente sin riesgos, limpio, saludable y sostenible la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo, los ocho convenios fundamentales que la complementan, la Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales, la Política social de la OIT, las Líneas y Directrices para Empresas Multinacionales las constituciones y las constituciones y leyes nacionales que reconocen o aplican los Derechos Humanos.

Con ella, el Grupo Aena establece:

- Los principales compromisos y principios específicos de la Organización en derechos humanos que puedan afectar a sus prácticas laborales, los servicios ofrecidos y en su relación con el entorno y la comunidad.
- El compromiso de la Compañía en la difusión de la Política a lo largo de su cadena de valor, promoviendo que sus proveedores, contratistas, socios de negocio y otras empresas colaboradoras formalicen su compromiso con los Derechos Humanos y que, en el caso de no disponer de política propia, suscriban la de Aena.
- Los mecanismos para garantizar el desarrollo efectivo de la Política, así como para que cualquier tercero puede expresar sus inquietudes o tratar, reportar, denunciar, y comunicar conductas o hechos relativos al incumplimiento de los principios de Derechos Humanos.
- Por último, sienta las bases para garantizar su correcto desarrollo, supervisión, control y revisión.

El compromiso de la Organización con los derechos humanos queda también formalizado a través de otras normas y herramientas internas, entre las que destaca el Código de Conducta, la Política de Sostenibilidad, o Modern Slavery Statement en las filiales de Aena en Reino Unido.

Principios y compromisos de Aena con los DDHH establecidos en la Política de Derechos Humanos	
Empleo y fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno	Empleo y fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno
No admisión del trabajo forzoso, el tráfico ilegal y la trata de personas o la esclavitud moderna en ninguna de sus formas	Facilitar la libertad sindical y de asociación y la negociación colectiva
Favorecer el desarrollo de las personas	Remuneración justa e igualitaria
Derecho a descanso y tiempo libre y el derecho a la vida familiar y personal	Proteger la salud y seguridad de las personas, el derecho a la vida y a la libertad
Respecto al derecho de los menores y rechazo al uso de mano de obra infantil	Derecho a la libertad de opinión, de información y de expresión, así como a la privacidad de datos y a la intimidad
Servicio seguro, excelente y de calidad	Relación con los clientes basada en los principios de transparencia, privacidad, confidencialidad, libertad de expresión y no discriminación
Mantener la seguridad y los derechos en las comunidades	Contribuir a la protección del medioambiente y a reducir la huella medioambiental
Contribuir al mantenimiento de la honestidad e integridad, las relaciones éticas y buenas prácticas tributarias, y rechazo a la corrupción y prácticas anticompetitivas	

A través del Código de Conducta de terceros, el compromiso se extiende a aquellos con los que contrata Aena[124]

[124] Las Políticas y las normas internas están disponibles en la web de la Compañía. Ver “Enlaces de Interés” en el apartado “Sobre este informe”.

Algunas normas internas que recogen el compromiso de Aena con los derechos humanos

La Política de Sostenibilidad incluye entre sus principios el de respetar y promover los derechos humanos fundamentales reconocidos internacionalmente (libertad sindical, derecho de asociación y negociación colectiva, inexistencia de trabajo infantil, eliminación del trabajo forzoso u obligatorio, etc.), declarando la oposición absoluta de la Sociedad contra la esclavitud moderna y la trata de personas, y cualquier otra práctica que pueda suponer una vulneración a la dignidad individual o colectiva.

El Código de Conducta que incluye entre los principios de actuación el cumplimiento de los derechos humanos y colectivos y, de forma particular, el compromiso con los derechos humanos y libertades públicas reconocidas en la legislación nacional e internacional, y en especial con los principios recogidos en la Declaración Universal de Derechos Humanos

La **Política de Derechos Humanos de Aena**, es de aplicación a las sociedades en las que Aena tiene participación mayoritaria. Asimismo, contempla la difusión entre sus proveedores, contratistas, socios de negocio y otras empresas colaboradoras de su compromiso con los Derechos Humanos y que, en el caso de no disponer de política propia, suscriban la de Aena.

El **Código de Conducta de Terceros** incorpora, entre sus principios, que los Terceros, independientemente del país en el que desarrollen su actividad, actúen de manera diligente y responsable para prevenir, detectar o mitigar situaciones que puedan comprometer los Derechos Humanos, así como los derechos laborales reconocidos nacional o internacionalmente.

3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos

(GRI 3-3; 2-23; 2-25)

Aena dispone de su propio procedimiento de debida diligencia de derechos humanos mediante el cual sienta las bases para facilitar la identificación, prevención, mitigación, monitorización y 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.

Aena dispone de un procedimiento de debida diligencia de derechos humanos.

Este procedimiento está basado en los pilares “proteger, respetar y remediar” de los Principios Rectores de la ONU y alineado con los marcos y estándares de referencia en la materia. En el mismo, quedan definidos:

- Los roles, responsabilidad y actuaciones de las diferentes áreas de la Compañía implicada. En concreto, cabe destacar el papel de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática a este respecto que incluye entre sus competencias las de conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas de la Sociedad en materia medioambiental y social, asegurando que tales políticas identifiquen e incluyan los principios, compromisos, objetivos y estrategia en lo relativo al respeto de los derechos humanos, entre otras cuestiones.
- La metodología de identificación de posibles riesgos de vulneración.
- La adopción de medidas adecuadas de prevención y/o mitigación, en caso necesario.
- La disposición de mecanismos de reclamación de posibles vulneraciones.

Mediante este procedimiento, Aena refuerza las herramientas ya disponibles en la Compañía que contribuyen, directa e indirectamente, a evitar posibles riesgo de vulneración de derechos humanos o medio ambiente, y desarrolladas en el marco de su sistema de cumplimiento normativo[125], de gestión y control de riesgos, de gestión integrada de calidad y medioambiente y eficiencia energética, y salud y seguridad, de seguridad de la información, o seguridad operacional, entre otros[126].

[125] Entre los mecanismos de control, prevención y seguimiento que contempla el Sistema de Cumplimiento normativo, caben citar:
De prevención, como son todas aquellas normativas y políticas internas de la Sociedad, de naturaleza tanto general (p.ej. Código de Conducta), como específica (p.ej. Reglamento Interno de Conducta en los Mercados de Valores), que contribuyan a mitigar el riesgo de que se cometan delitos, prácticas no éticas,o incumplimientos normativos en el desarrollo de nuestra actividad. En este sentido, todas las direcciones de Aena deben velar por el cumplimiento de las políticas o reglamentos internos de la Sociedad, e identificar áreas de mejora que permitan implantar o corregir los procedimientos que se consideren conveniente para prevenir los riesgos de incumplimientos normativos en la organización.
De detección o actuación, que determinan la información que se precisa y el modo de actuar frente a situaciones en las que concurran incumplimientos normativos y/o prácticas contrarias a los valores y principios establecidos en el Código de Conducta aplicable
[126] Hay que tener en cuenta sus correspondientes adaptaciones en cada país en el que opera la Compañía.

Aena con los Derechos Humanos

Formalizado el compromiso de Aena con los derechos humanos, la Compañía evalúa y valora la existencia de posibles incumplimientos y busca soluciones para su erradicación.

Compromisos

Establecidos en la Política de Derechos Humanos y refrendado en otras normas internas

Debida diligencia

Identificar, prevenir, mitigar y dar respuesta a posibles riesgos en materia de Derechos Humanos y medio ambiente

Mecanismos de comunicación

Canal de denuncias interno y externo

Formación y comunicación

Mediante acciones de sensibilización para los empleados

Compromisos trasladados a la cadena de valor, que deberán suscribir la política de derechos humanos de Aena, en caso de no disponer de una propia

Gobierno y áreas implicadas en el procedimiento de debida diligencia de derechos humanos

Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática
Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo
Áreas Corporativas y operativas
Dirección de Auditoría
Dirección de Asuntos Legales y Cumplimiento Normativo
Dirección de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia Cliente
Personas trabajadoras de la Compañía

Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación

(GRI 3-3; 407-1; 408-1; 409-1)

La metodología de evaluación de posibles riesgos de vulneración de derechos humanos y medioambiente[127] queda recogido en el procedimiento de debida diligencia en derechos humanos y medio ambiente de Aena. Siguiendo lo descrito, y teniendo en consideración los compromisos asumidos en la Política, se identifican posibles riesgos de vulneración asociados a prácticas laborales, los servicios ofrecidos, el impacto en el entorno y la sociedad y la actividad de los proveedores, a partir de la evaluación de:

- Por un lado, la probabilidad, a partir de la probabilidad país, sector y el entorno de control.
- Por otro, el impacto, mediante la evaluación de la escala o magnitud del posible daño causado, el alcance y la irremediabilidad.

Valorada la probabilidad y el impacto de cada posible riesgo de vulneración, se determina el resulta de la evaluación.

Del análisis de riesgos de vulneración de derechos humanos se desprende que el riesgo de posibles vulneraciones de derechos humanos (entre ellas, negociación colectiva, trabajo forzoso o infantil) y medioambiente por parte de Aena y sus filiales, tanto en España como en Reino Unido y Brasil, y sus proveedores es, en general, bajo como resultado de, entre otros, el establecimiento de los compromisos formales en las correspondientes normativas internas (Código de Conducta, Política de Derechos humanos, etc) y las medidas de prevención y control ya implementadas por la Organización, en las diferentes geografía en las que desarrolla sus actividades (los citados sistemas de gestión, certificados en su mayoría por un tercero, desarrollo de planes, herramientas, procedimientos, etc que aseguran su correcta implementación, entre otros).

A fin de reforzar el control sobre los proveedores, durante 2023, cumpliendo con el objetivo previsto, se ha introducido en todos los pliegos de contratación de Aena una cláusula en materia de derechos humanos (sostenibilidad social). A través de esta cláusula, los licitadores y el ulterior adjudicatario del Contrato asumen que, su participación en la licitación, implica el cumplimiento de los más altos estándares nacionales e internacionales en materia de derechos humanos y ética. Asimismo, en caso de no disponer de un código de conducta, ético o similar y una política en materia de derechos humanos, las empresas licitadoras y la adjudicataria se comprometen a cumplir con los más altos estándares en la materia, adhiriéndose a los principios y valores de actuación definidos respectivamente en el Código de Conducta de Aena y en la Política de Derechos Humanos de Aena.

Asimismo, el Código de Conducta de terceros, que resulta de aplicación a:

- Todos los terceros con los que contrata Aena y sus filiales participadas íntegra o mayoritariamente por Aena, domiciliadas en España.
- A los terceros con los que contraten las sociedades que no estén domiciliadas en España, siempre y cuando sea compatible con la normativa local que les aplique y no tengan su propio Código con similar alcance.
- A aquellos subcontratistas con los que puedan subcontratar los terceros, que deberán velar, a su vez, por que dichos subcontratistas cumplan con lo dispuesto en el Código de terceros.

Incluye que los Terceros, con independencia del país en el que desarrollen su actividad, deben actuar de manera diligente y responsable para prevenir, detectar o mitigar situaciones que puedan comprometer los Derechos Humanos, así como los derechos laborales reconocidos nacional o internacionalmente.

[127] El análisis se ha desarrollado a nivel país.

Derechos humanos	Sistemas de gestión y cumplimiento que amparan el compromiso de la organización con la no vulneración	Medidas de control, mitigación, prevención y remediación	Resultados de la evaluación
Prácticas laborales			
Empleo y fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno	Mecanismos de prevención, detección o actuación desarrollados en el marco del Sistema de cumplimiento normativo en España, o las correspondientes matrices de riesgos regulatorios y legales de las sociedades dependientes, que garantizan el cumplimiento de la legislación vigente y los estándares internacionales, como los principios de la OIT. Entre ellos: • De prevención, como son todas aquellas normativas y políticas internas de la Sociedad, de naturaleza tanto general (p.ej. Código de Conducta), como específica (p.ej. Reglamento Interno de Conducta en los Mercados de Valores), que contribuyan a mitigar el riesgo de que se cometan delitos, prácticas no éticas,o incumplimientos normativos en el desarrollo de nuestra actividad. En este sentido, todas las direcciones de Aena deben velar por el cumplimiento de las políticas o reglamentos internos de la Sociedad, e identificar áreas de mejora que permitan implantar o corregir los procedimientos que se consideren conveniente para prevenir los riesgos de incumplimientos normativos en la organización. • De detección o actuación, que determinan la información que se precisa y el modo de actuar frente a situaciones en las que concurran incumplimientos normativos y/o prácticas contrarias a los valores y principios establecidos en el Código de Conducta aplicable.	El Grupo Aena garantiza la estabilidad y calidad en el empleo, tal y como se recoge en: • Las políticas, normas y procedimientos internos. • Los Convenios/Acuerdos colectivos. Todo ello se materializa a través de actuaciones concretas como el II Plan de igualdad, que contiene acciones y objetivos específicos, el Procedimiento de gestión del Sistema Interno de Información y Protección al Informante, Protocolo de prohibición de represalias de Aena, el Protocolo de prevención y actuación frente a situaciones de acoso sexual, por razón de sexo, por orientación sexual, y por identidad sexual o expresión de género, envío de comunicados frecuentes (Brasil), formación específica en los diferentes ámbitos de los derechos humanos, adaptaciones para favorecer la adecuada participación en las convocatorias de empleo y pruebas de selección de todas las personas, medidas para facilitar la conciliación (permisos por paternidad/maternidad, etc), representación de los trabajadores a través de los órganos y comisiones paritarias, las organizaciones sindicales/elecciones sindicales, etc Asimismo, el Grupo rechaza cualquier forma de trabajo forzoso e ilegal, y la discriminación en el trabajo y se compromete con el cumplimiento riguroso de estándares internacionales, como el Pacto Mundial de Naciones Unidas, con el objetivo de favorecer un entorno laboral que respete los derechos humanos.	**Probabilidad e impacto bajo**
Igualdad de oportunidades, promoción de la diversidad y no discriminación			
No admisión del trabajo forzoso, el tráfico ilegal y la trata de personas o la esclavitud moderna			
Facilitar la libertad sindical y de asociación y la negociación colectiva		El Grupo Aena facilita la libertad sindical y de asociación y la negociación colectiva, tal y como queda recogido en: • Las políticas, normas y procedimientos internos. • El Convenio/Acuerdo Colectivo, libro del empleado. según corresponda. Y lo materializa a través de la representación de los trabajadores en la comisiones paritarias y las organizaciones sindicales, reuniones periódicas entre la empresa y las organizaciones sindicales, etc. Todo ello para la promoción y defensa de sus intereses económicos y sociales, evitando cualquier tipo de discriminación.	

Remuneración justa e igualitaria	Mecanismos de prevención, detección o actuación desarrollados en el marco del Sistema de cumplimiento normativo en España, o las correspondientes matrices de riesgos regulatorios y legales de las sociedades dependientes, que garantizan el cumplimiento de la legislación vigente y los estándares internacionales, como los principios de la OIT. Entre ellos: • De prevención, como son todas aquellas normativas y políticas internas de la Sociedad, de naturaleza tanto general (p.ej. Código de Conducta), como específica (p.ej. Reglamento Interno de Conducta en los Mercados de Valores), que contribuyan a mitigar el riesgo de que se cometan delitos, prácticas no éticas,o incumplimientos normativos en el desarrollo de nuestra actividad. En este sentido, todas las direcciones de Aena deben velar por el cumplimiento de las políticas o reglamentos internos de la Sociedad, e identificar áreas de mejora que permitan implantar o corregir los procedimientos que se consideren conveniente para prevenir los riesgos de incumplimientos normativos en la organización. • De detección o actuación, que determinan la información que se precisa y el modo de actuar frente a situaciones en las que concurran incumplimientos normativos y/o prácticas contrarias a los valores y principios establecidos en el Código de Conducta aplicable. Otros mecanismos de control incluidos en el marco del SCIIF.	El Grupo Aena garantiza una remuneración justa e igualitaria a través de su modelo retributivo, basado en los principios de transparencia retributiva, igualdad y no discriminación, tal y como queda recogido: • En el Convenio Colectivo en España o el Acuerdo Colectivo en Brasil. • Las medidas recogidas en el II Plan de Igualdad en España. • Las políticas, normas y procedimientos internos. 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. En lo que respecta a las filiales de Aena en Reino Unido, se garantiza la no existencia de discriminación salarial por razones de sexo, ni edad y se reporta anualmente la brecha salarial, de acuerdo a los requerimientos oportunos. En este sentido, se debe avanzar a una reducción paulatina de la brecha salarial, en línea con los resultados de los últimos años. En todos los países en los que opera Aena, se supera el salario mínimo interprofesional.	**Probabilidad e impacto bajo**
Derecho al descanso y tiempo libre y a la vida familiar y personal		El compromiso del Grupo Aena con la conciliación de la vida familiar y personal queda recogido en el convenio/acuerdo colectivo, cuando corresponda, las políticas, normas y procedimientos internos y las líneas estratégicas. En este sentido, desarrolla medidas de conciliación de la vida familiar y personal que van más allá de las requeridas a nivel normativo en cada país (permisos retribuidos, flexibilidad horaria, protección víctimas de violencia de género, ayudas al empleado, etc). Asimismo, en España y Brasil se disponen de herramientas para garantizar el correcto registro de la jornada y de horas extras. También en España y en Reino Unido se promueven modelos híbridos de trabajo, disponiendo en el Aeropuerto de Londres-Luton también de una guía sobre trabajo híbrido.	
Rechazo al trabajo infantil		El Grupo Aena rechaza cualquier forma de trabajo infantil y se compromete con el cumplimiento riguroso de estándares internacionales, como el Pacto Mundial de Naciones Unidas, con el objetivo de favorecer un entorno laboral que respete los derechos humanos. De esta manera queda recogido en las políticas/normas internas, etc El cumplimiento de este compromiso, refrendado por ejemplo en España de forma explícita en el Convenio Colectivo, se concretiza mediante el despliegue de acciones concretas, como la solicitud, entrega y revisión de la documentación garante oportuna en los procesos correspondientes de selección (el límite mínimo de edad establecido es requisito indispensable para participar en las convocatorias).	
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		El compromiso de la Compañía con el derecho a la libertad de expresión y de información, así como a la privacidad de datos, queda recogido en sistemas, políticas y normas internas. En esta linea y para hacerlo efectivo, se han implementado un conjunto de herramientas y medidas y se han establecido diversos canales de comunicación interna claros y transparentes, así como las comisiones de representantes de trabajadores. 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, las medidas de seguridad sanitaria, entre otros	Entre los objetivos estratégicos de la Compañía figuran ofrecer un servicio de calidad y seguro, alineado con los mejores estándares y las expectativas de los usuarios, destacando, entre otros, la mejora de la accesibilidad de los aeropuertos. 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 remedición. También se ofrecen servicios para todo tipo de usuarios, independientemente de su situación y capacidades. Por otro lado, se disponen de mecanismos y medios de quejas y reclamaciones y, en su caso, se realizan las correspondientes compensaciones económicas derivadas de reclamaciones de tipo patrimonial.	**Probabilidad e impacto bajo**
Relación con los clientes basada en la transparencia, privacidad, confidencialidad, libertad de expresión y no discriminación	Mecanismos de prevención, actuación y seguimiento desarrollados en el marco del Sistema de seguridad de la información	El modelo de cumplimiento en materia de protección de datos y privacidad de la Compañía y los mecanismos establecidos en el marco del Sistema de seguridad de la información, en España, y las correspondientes medidas implantadas en Reino Unido y Brasil, conforman un marco de actuación robusto para garantizar la privacidad y confidencialidad de los usuarios. Adicionalmente, se están realizando actuaciones en diferentes áreas enfocadas a asegurar una comunicación inclusiva, como por ejemplo formación en materia de no discriminación, desarrollo de una Guía para una comunicación inclusiva (en España), etc Por otro lado, se disponen de mecanismos y medios de quejas y reclamaciones y, en su caso, se realizan las correspondientes compensaciones económicas derivadas de reclamaciones de tipo patrimonial.	
Compromisos en relación al entorno y la comunidad			
Respeto a los derechos de las comunidades y las minorías	Mecanismos de prevención, actuación y seguimiento desarrollados en el marco del Sistema de calidad, medioambiente y eficiencia energética, el Sistema de Cumplimiento Normativo y, medidas, planes de acción, objetivos e indicadores de seguimiento a desarrollar en el marco de la Estrategia de Sostenibilidad y Plan de Acción Climática, o los correspondientes en las filiales	A partir de los mecanismos implementados en el marco de los Sistemas de gestión correspondientes, certificados de acuerdo a la ISO 14001,9001, EMAS, ACA, 14064, etc (según corresponde), la Compañía garantiza la correcta implementación de procedimientos, mecanismos y herramientas adecuadas para minimizar el impacto ambiental en el entorno. Asimismo, los objetivos contemplados en la Estrategia de Sostenibilidad, *Responsible Bussiness Strategy,* el Plan de Acción Climático, etc aseguran una contribución positiva al entorno, tanto desde el punto de vista social como ambiental. En Brasil, por su posible mayor impacto en la comunidad, se deberán reforzar alguna medidas tanto en materia social como ambiental. A este fin, en 2024 se trabajará en el desarrollo de una estrategia en la materia.	**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 dependiente, el Sistema interno de Información y protección del informante, etc Entre las medidas implementadas, destacan: • De prevención, como son todas aquellas normativas y políticas internas de la Sociedad, de naturaleza tanto general (p.ej. Código de Conducta), como específica (p.ej. Reglamento Interno de Conducta en los Mercados de Valores), que contribuyan a mitigar el riesgo de que se cometan delitos, prácticas no éticas,o incumplimientos normativos en el desarrollo de nuestra actividad. En este sentido, todas las direcciones de Aena deben velar por el cumplimiento de las políticas o reglamentos internos de la Sociedad, e identificar áreas de mejora que permitan implantar o corregir los procedimientos que se consideren conveniente para prevenir los riesgos de incumplimientos normativos en la organización. • De detección o actuación, que determinan la información que se precisa y el modo de actuar frente a situaciones en las que concurran incumplimientos normativos y/o prácticas contrarias a los valores y principios establecidos en el Código de Conducta aplicable.	El compromiso formal con las prácticas éticas, de buen gobierno y cumplimiento, incluyendo las de competencia, se materializan a través de los correspondientes procedimientos de debida diligencia, que aseguran una correcta identificación y prevención de riesgos, la correcta implantación de medidas de control, prevención y mitigación en la materia, el desarrollo de acciones de formación, comunicación y sensibilización, la investigación de incidentes, reparación y propuestas correctivas. En lo que respecta a las prácticas tributarias, Aena dispone de una Estrategia Fiscal.	**Probabilidad e impacto bajo**

Compromiso con los Derechos Humanos por parte de los proveedores (prácticas laborales, ambientales y en relación a los servicios)	Código de Conducta de terceros que incluye que los Terceros, con independencia del país en el que desarrollen su actividad, deben: • Actuar de manera diligente y responsable para prevenir, detectar o mitigar situaciones que puedan comprometer los Derechos Humanos, así como los derechos laborales reconocidos nacional o internacionalmente. • El compromiso de estos con la prestación de un servicio seguro, accesible y de calidad para todos. • El compromiso y cuidado del medioambiente • El mantenimiento en todo momento de un comportamiento ético, honesto, íntegro y transparente en su actividad. • La lucha contra cualquier tipo de corrupción, tráfico de influencias y defensa de la competencia. • Cumplimiento de sus responsabilidades, con lealtad, honestidad, independencia, ante cualquier situación de conflicto de interés. • La obligación de preservar la integridad y confidencialidad de la información y el deber de actuar de forma clara y transparente y transmitir la información de manera veraz y completa. • Velar por el respeto de los derechos de las comunidades locales en las que opera su actividad. Normas internas de contratación, alineada por ejemplo en el caso de España con la normativa que resulta de aplicación y que incorpora cuestiones ESG a lo largo de todo el proceso de contratación. Claúsula de sostenibilidad social obligatoria en todas las licitaciones.	Inclusión de cláusulas sociales y ambientales en los pliegos de contratación de obligado cumplimiento en la formalización del contrato y la ejecución de los trabajos (ver Capítulo 4). Entre ellas, la relativa a sostenibilidad social a través de la cual, los licitadores y el ulterior adjudicatario del Contrato asumen que, su participación en la licitación, implica el cumplimiento de los más altos estándares nacionales e internacionales en materia de derechos humanos y ética. Asimismo, en caso de no disponer de un código de conducta, ético o similar y una política en materia de derechos humanos, las empresas licitadoras y la adjudicataria se comprometen a cumplir con los más altos estándares en la materia, adhiriéndose a los principios y valores de actuación definidos respectivamente en el Código de Conducta de Aena y en la Política de Derechos Humanos de Aena. Asimismo, se incluyen penalizaciones y causas de resolución del contrato en caso de incumplimiento. Además, en España se introduce la prohibición de contratar con Aena en caso de haber sido condenadas mediante sentencia firme por delitos de terrorismo, constitución o integración de una organización o grupo criminal, asociación ilícita, financiación ilegal de los partidos políticos, trata de seres humanos, corrupción en los negocios, tráfico de influencias, cohecho, fraudes, delitos contra la Hacienda Pública y la Seguridad Social, delitos contra los derechos de los trabajadores, prevaricación, malversación, negociaciones prohibidas a los funcionarios, blanqueo de capitales, delitos relativos a la ordenación del territorio y el urbanismo, la protección del patrimonio histórico y el medio ambiente, o a la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de profesión, oficio, industria o comercio. En Reino Unido se sigue la política de tolerancia cero hacia el tráfico humano y la esclavitud, que el Aeropuerto de Londres-Luton extiende a todas sus relaciones contractuales. Asimismo, en España a través de la Guía de Evaluación Técnica y en Reino Unido se incorporan criterios de evaluación y solvencia técnica ambientales y sociales, basando la elección del proveedor en cuestión en criterios económicos y de calidad (entre los que se incluyen consideraciones ambientales y de sostenibilidad). La documentación asociada a los procesos de licitación cuenta con un sistema de puntuación claro, utilizado como parte de la evaluación de proveedores y de los estándares sociales y ambientales establecidos. En Brasil disponen de herramientas para controlar el proceso de contratación mediante la solicitud de documentación, registro de las horas laborales etc., que contribuyen a mitigar el riesgo de vulneración (ej. trabajo forzoso u obligatorio).	**Probabilidad e impacto bajo**

Cultura corporativa en Derechos Humanos

Durante 2023 se han puesto en marcha las siguientes acciones específicas de comunicación y sensibilización interna:

- En España, a través de la newsletter interna, se han publicado varias píldoras de sensibilización acerca de los derechos humanos, el deber de las empresas para con los mismo y buenas prácticas.
- En Brasil, se han desarrollado acciones específicas de comunicación y sensibilización interna que contemplan diferentes aspectos relacionados con la protección y la de los derechos humanos.
- Por su parte, en Reino Unido, se han impartido acciones formativas a través de su canal habitual, relacionadas con el cumplimiento de la ley en materia de protección de datos, esclavitud moderna, prácticas antisoborno, entre otras.

Asimismo, Aena ha mantenido su colaboración con la Fundación Onuart, institución de referencia en la promoción de los derechos humanos.

Estas medidas vienen a refrendar lo dispuesto en la Política de Derechos Humanos y la Estrategia de Sostenibilidad, en lo que respecta la promoción de la cultura de respeto de los derechos humanos entre sus trabajadores, en todas las zonas en las que opera. Asimismo, incluye el fomento de alianzas con instituciones de referencia en el marco de la promoción de los derechos humanos.

Fuera del ecosistema del Grupo, para el desarrollo de los principios de actuación establecidos, Aena colabora con organizaciones no gubernamentales y otras instituciones, buscando contribuir al desarrollo de proyectos con repercusiones sociales y al despliegue de políticas medioambientales teniendo en cuenta el derecho de todos a un medio ambiente limpio.

Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos

(GRI 2-26; 406-1; 411-1)

Tal y como recoge la Política de derechos humanos, el Grupo Aena se compromete a establecer mecanismos eficaces de reclamación en sus operaciones desde el inicio de la actividad económica, para que los individuos que potencialmente puedan ver sus Derechos Humanos vulnerados tengan la capacidad de poner en conocimiento de la empresa tal situación.

A estos efectos, el Canal de Denuncias (o el homólogo en las sociedades dependientes: canal da ética, whiteblower channel, etc) se convierte en la principal herramienta para que cualquier tercero puede expresar sus inquietudes o tratar, reportar, denunciar, y comunicar conductas o hechos relativos al incumplimiento de los principios de Derechos Humanos contenidos en esta Política, así como el resto de normativa en vigor, en cualquier empresa del Grupo Aena y/o su cadena de valor. Estas comunicaciones serán gestionadas por los órganos competentes, de acuerdo al procedimiento establecido a tal fin.

Por su parte, Aena garantiza la gestión de todas las comunicaciones recibidas bajo los principios de legalidad y ética, independencia e imparcialidad, transparencia y accesibilidad, trazabilidad y seguridad, confidencialidad y anonimato, sigilo, diligencia y celeridad, buena fe, respeto y protección al comunicante y a los derechos fundamentales.

Durante 2023 se han registrado 0 denuncias referidas a incumplimientos en el ámbito de los Derechos humanos (similar al año anterior) (para más información sobre las denuncias ver el apartado 1.2.10. Canal de denuncias).

4- Gestión responsable de la cadena de suministros

(GRI 2-22; 3-3)

Compromiso con los ODS

Proceso de adquisición y compras sostenible

Evaluación del riesgo

Código de Conducta.
Política de sostenibilidad.
Política contra la corrupción y el fraude.
Política de derechos humanos.
Política de gestión integrada de calidad, medioambiente y eficiencia energética.
Política de Prevención de Riesgos laborales.
Política de Seguridad Operacional.
Inclusión de cuestiones ESG en los procesos de licitación y en la ejecución.
Inclusión de cuestiones ESG en los procesos.

Mejora continua: actuaciones y resultados

01
Planificación de la adquisición

02
Aprobación interna.

03
Licitación y publicación en el portal de contratación.

04
Recepción de ofertas y evaluación.

05
Selección del adjudicatario y firma del contrato.

06
Suministro del bien o servicio.

07
Consideración sistemática de asuntos ambientales y sociales a lo largo de todo el proceso de licitación

08
Pago de la factura

Principios

Igualdad de trato
No discriminación
Transparencia
Proporcionalidad
Concurrencia
Publicidad
Confidencialidad
Integridad

Proveedores locales

España	**99,8 %** (99,5% en 2022)
Reino Unido	**53 %** (53% en 20022)
Brasil	100 % (100% en 2022)

La cadena de valor en Aena

Infraestructura necesaria.
Optimización de operaciones
Servicio al cliente.
Marketing, comunicación y relaciones con el entorno.
Actividades transversales y de apoyo.

Marco interno y externo

Legislaciones de cada país.
Normativas y códigos internos.
Herramientas de evaluación y mejora.
Cultura ética.
Estrategia de Sostenibilidad de Aena.
Estrategia de negocio responsable del Aeropuerto de Londres-Luton.

Los pilares sobre los que Aena sienta las bases de sus relaciones con su cadena son la eficiencia, transparencia, legalidad y el respeto de la normativa externa e interna

Marco de gestión interno

El Grupo Aena sigue una estrategia de contratación que tiene como objetivo trabajar junto con los mejores proveedores y socios comerciales para cubrir las necesidades existentes, incluyendo objetivos ESG (sociales, ambientales y de gobierno) en la medida en que estos estén vinculados al cumplimiento de la normativa interna y externa aplicables. En este sentido, la gestión responsable de la cadena de valor procura:

- El cumplimiento de criterios comerciales.
- La plena conformidad técnica con el alcance solicitado.
- La máxima calidad de los servicios para satisfacer las necesidades.
- La mejor condición económica posible, contribuyendo al resultado empresarial.
- El cumplimiento de todas las obligaciones legales, incluyendo las laborales, ambientales, y aquellas específicas de la actividad.

En 2023, el Consejo de Administración de Aena ha aprobado el Código de Conducta de terceros, disponible en la web corporativa, que tiene por objeto definir los estándares mínimos de comportamiento ético y responsable que deben ser observados por los proveedores, clientes y profesionales con los que contrata Aena en el desarrollo de su actividad de acuerdo con la cultura empresarial de la Sociedad, firmemente asentada en el respeto de los derechos humanos y laborales, el compromiso con el cuidado del medio ambiente y las comunidades en las que opera y bajo el principio de tolerancia cero de cualquier tipo de comportamiento ilícito. En este sentido, Aena se compromete a poner los medios necesarios para que los terceros conozcan y comprendan dicho Código y puedan asumir su cumplimiento.

El Código de Conducta de terceros resulta de aplicación a las sociedades de Aena participadas íntegra o mayoritariamente por Aena, domiciliadas en España. A los terceros con los que contraten las sociedades que no estén domiciliadas en España, les resulta de aplicación el Código de Conducta de terceros, siempre y cuando sea compatible con la normativa local que les aplique y no tengan su propio Código con similar alcance. A este respecto, las filiales de Aena en Brasil y Reino Unido disponen de su Código de Conducta para terceros, adaptados a su propio contexto.

En 2023, Aena ha aprobado el Código de conducta de terceros, asentado en el respeto de los derechos humanos y laborales, el compromiso con el cuidado del medio ambiente y las comunidades en las que opera y bajo el principio de tolerancia cero de cualquier tipo de comportamiento ilícito.

Al margen de lo anterior, Aena y sus filiales en Brasil y Reino Unido, disponen de otras herramientas que potencian la correcta gestión interna de contratación de proveedores y comercial.

Entre ellas, en Aena, destacan:

- Manual Interno de Procedimiento de contratación de proveedores, el cual tiene por objeto, respecto de los contratos sujetos a la legislación de aplicación de Aena en España, complementar, de forma procedimental y obligatoria, determinados aspectos del proceso de contratación que requieren una regulación más detallada a nivel de procedimiento para precisar su forma de aplicación.
- Guía para la evaluación técnica de expedientes de proveedores, cuyo objeto es servir de marco para las diversas unidades proponentes de Aena en cuanto a la elección de criterios de evaluación técnica de expedientes de cualquier naturaleza.
- Otras circulares internas y procedimientos sobre operaciones vinculadas y convalidación de gastos.
- Las Instrucciones Internas de Contratación, que aplican a la Sociedad Concesionaria del AIRM y ADI.
- Norma Interna de Contratación Comercial de Aena, adecuada a los criterios a la normativa en vigor, regula los procedimientos de licitación de los espacios comerciales de los aeropuertos de la red en España, con pleno respeto a los principios.
- La Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, que incorpora objetivos relacionados con la incorporación de criterios ambientales y sociales en la contratación. Entre ellos:
    - La inclusión de cláusulas de derechos humanos en los acuerdos con proveedores para garantizar la corresponsabilidad entre Aena y su ecosistema. A este respecto, en 2023 se han incorporado cláusulas de obligado cumplimiento en el 100% de los contratos.
    - La definición y aplicación de requisitos de sostenibilidad cuantificados para el 100% de los contratos.
    - El establecimiento de criterios de selección y requisitos, así como su seguimiento y penalizaciones, en el ámbito de sostenibilidad para los proveedores y arrendatarios de Aena.

- La definición de requisitos cuantificados de consumo de agua para los contratos con proveedores.
- El fortalecimiento de requisitos medioambientales a proveedores en materia de economía circular.
- La creación de grupos de trabajo de gestión del ruido con los principales proveedores de servicios de tráfico aéreo. Así como bajo el marco CEM de Eurocontrol con aerolíneas y proveedores de servicios de tráfico aéreo en los principales aeropuertos.

- El II Plan de Igualdad, que incluye entre sus objetivos la inclusión de criterios de desempate orientados a favorecer la contratación de aquellas empresas que con mayor porcentaje de mujeres empleadas en la plantilla.

Particularmente, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton cuenta con una Estrategia de Proveedores 2022-2025, diseñada para brindar un marco claro a las actividades de adquisiciones propias del Aeropuerto. Dicha estrategia sustenta la prestación efectiva de los servicios y gira entorno a cinco ejes fundamentales: recuperación,expansión, personas, experiencia del cliente y sostenibilidad. Asimismo, la Estrategia de Negocio Responsable incluye también objetivos específicos en materia de proveedores.

Por su parte, las filiales de Aena en Brasil, se rigen por la Norma de Contratación local para regular los procedimientos de licitación en las contrataciones de proveedores y espacios comerciales, respetando así los principios y valores de transparencia, concurrencia, eficiencia, legalidad y confidencialidad en el proceso. Durante 2023, se han creado las normas de contratación específicas que resultan de aplicación a la nueva sociedad BOAB, alineadas con las de ANB.

En todos los casos, los principios de actuación que rigen los procedimientos internos mencionados son el cumplimento de los derechos humanos y derechos laborales, garantizar la seguridad y calidad en el servicio, el compromiso medioambiental, asegurar la integridad y respeto a la legalidad y comportamiento ético, la lucha contra la corrupción, tráfico de influencias y defensa de la competencia, evitar conflicto de intereses en cualquiera de sus formas, proteger la confidencialidad de la información y la trasparencia y fiabilidad de la información, proteger el derechos de las comunidades, y absoluto rechazo al trabajo infantil y a la esclavitud moderna.

Marco normativo externo

Además de su propio marco regulatorio interno, en materia de contratación de proveedores Aena está sujeta a las normativas aplicables en los países en los que opera[128].

En España, las principales normas que rigen la contratación de proveedores de Aena son:

- Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.
- La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, en vigor desde el 22 de mayo de 2021, contempla la inclusión en los pliegos de contratación de criterios de adjudicación vinculados con la lucha contra el cambio climático y la eficiencia energética, destacando el artículo 31, sobre contratación pública, que de conformidad con lo establecido en la Ley 9/2017, se indica que en toda contratación pública se incorporarán de manera transversal y preceptiva criterios medioambientales y de sostenibilidad energética cuando guarden relación con el objeto del contrato.
- Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014. Esta Ley tiene como objetivo regular la contratación del sector público, a fin de garantizar que la misma se ajusta a los principios de libertad de acceso a las licitaciones, publicidad y transparencia de los procedimientos, y no discriminación e igualdad de trato entre los licitadores. Adicionalmente, tanto la Ley 9/2017 como el RDL 3/2020, establecen una serie de premisas que se deben tener en cuenta. Por ejemplo, valoración en la adjudicación de contratos cuya ejecución pueda tener un impacto significativo en el medio ambiente condiciones ambientales mensurables, tales como el menor impacto ambiental, el ahorro y el uso eficiente del agua y la energía y de los materiales, el coste ambiental del ciclo de vida, los procedimientos y métodos de producción ecológicos, la generación y gestión de residuos conforme al principio de jerarquía o el uso de materiales reciclados, de productos reutilizables o reciclables o de materiales ecológicos, entre otros.
- Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales. Esta Ley tiene como objeto la regulación del procedimiento de adjudicación de los contratos de obras, suministro y servicios cuando contraten las entidades públicas y privadas.

En Reino Unido, las filiales de Aena están sujetas a las obligaciones de *Find a Tender*, que sustituye al correspondiente Reglamento de Contratos de Servicios Públicos de 2016 de la Unión Europea debido a la materialización del *Brexit*. Asimismo, asegura su actuación mediante la adhesión, propia y de terceros que desarrollan actividades en las instalaciones del aeropuerto, al *Modern Slavery Act* del Reino Unido, garantizando salvaguardas laborales y sociales.

[128] Las filiales de Aena en Brasil no están sujetos a ninguna normativa externa que regule el proceso de contratación.

4.1 Criterios aplicables a la contratación en Aena

(GRI 3-3)

De conformidad con la normativa aplicable, el Grupo Aena persigue en todos sus procesos de contratación, tanto de proveedores como comerciales, la eficiencia y el respeto a los principios de igualdad de trato, no discriminación, transparencia, proporcionalidad e integridad, asegurando que los contratos se adjudiquen al proponente que presente la mejor oferta.

4.1.1. Descripción de la cadena de suministro

(GRI 2-6; 2-8; 204-1)

La Compañía continúa, año tras año, asegurando sus esfuerzos para incrementar la consideración de las cuestiones ESG en los procesos de contratación.

En España, caben destacar como hitos en 2023 la aprobación del Código de Conducta de terceros por parte del Consejo de Administración, y la inclusión de una cláusula relativa al cumplimiento de los máximos estándares en materia de derechos humanos en los pliegos de contratación de proveedores, trasladando así el compromiso de Aena por garantizar la no vulneración de estos derechos a sus terceros.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se han desarrollado acciones concretas para fomentar especialmente la contratación de proveedores locales, basándose en los principios antes mencionados y garantizando, en todo caso, la no discriminación y la participación igualitaria en los procesos de contratación[129], que incluyen a todo tipo de empresas, independientemente de su tamaño.

Por su parte, las filiales de Aena en Brasil siguen garantizando el cumplimiento de requisitos legales, financieros, laborales, sociales y medioambientales, entre otros, relacionados a la normativa aplicable. En 2023, se ha dado traslado de estos requisitos a los proveedores de la nueva sociedad, BOAB.

En lo que respecta a la cadena de suministro de Aena, los tipos de proveedores que la componen responden al objeto del expediente en cuestión y la necesidad asociada. Así, principalmente se diferencian, por un lado, entre obras -actividades relacionadas con construcción, mejora, ampliación y mantenimiento de terminales aeroportuarias, etc-, servicios -consultorías, mantenimiento, etc- y suministros y, por otra parte, comerciales [130].

En cualquier caso, el correcto desempeño de los trabajos asignados, independientemente de su tipología y de la ubicación geográfica, tiene importantes repercusiones y genera grandes impactos en el sector productivo local.

Así, la contribución económica que la Compañía genera se maximiza en las comunidades en donde opera, contribuyendo a potenciar el tejido industrial y la mano de obra local, así como también el desarrollo social a través de la creación de empleos indirectos.

La naturaleza de las relaciones empresariales con los proveedores puede ser de corto, medio o largo plazo, siempre respetando, en cualquier caso, el límite máximo establecido (en España, por ejemplo, de 5 años). En Brasil, estas suelen ser, en su mayoría, de entre 2 y 3 años, mientras que en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton varían principalmente entre 3 y 5 años.

En el caso de los servicios, en general requieren una cantidad significativa de mano de obra por parte de los proveedores. Además, todos los suministros necesarios para llevar a cabo los servicios son responsabilidad de los proveedores, quienes deben incluir los costes asociados en su precio antes de la contratación. El impacto que tienen los proveedores en la calidad del servicio ofrecido por Aena es directo, es por ello que todos los contratos firmados incluyen cláusulas que establecen que los proveedores pueden ser penalizados si incumplen con sus obligaciones.

A grandes rasgos, la cadena de suministro incluye a los proveedores de materiales y servicios necesarios para la operación de los aeropuertos y oficinas centrales; dentro de los cuales, destacan los proveedores de servicios de mantenimiento, seguridad (AVSEC), limpieza y los encargados de llevar a cabo las obras de ampliación de las unidades, entre otros.

[129] Esto se refleja en la inclusión de una cuestión específica sobre aspectos sociales en los pliegos de contratación, así como en la organización de seminarios sobre "cómo presentar ofertas para contratos" que organizamos para empresas locales.
[130] En el caso de Brasil, los tipos de proveedores se dividen en: contratistas, mayoristas y consultorías.

En 2023, el importe adjudicado a expedientes se ha visto incrementado con respecto al del ejercicio 2022, principalmente por dos motivos: la recuperación de los volúmenes de tráfico y el inicio de las operaciones en la filial de Aena en Brasil, BOAB.

	España[A]		Reino Unido[B]		Brasil	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023
Proveedores (Nº)	2.350	**2.469**	**3.039**	**-**	**1.358**	**1.225**
De los cuales nuevos (Nº)	397	458	173	-	-	660
De los cuales locales (Nº)	2.313	2.435	157	-	1.358	1.226
Expedientes gestionados (Nº)	**1.145**	**1.652**	**607**	**6.948**	**617**	**236**
Importe adjudicado a expedientes (M€)	**1.601,16**	**2.753,19**	**89,66**	**115,30**	**18,43**	**128,99**
Correspondiente a servicios y obras (%)	84,74 %	68,35 %	— %	— %	71,20 %	94,10 %
Correspondiente a materiales y equipos (%)	15,26 %	31,65 %	— %	— %	28,80 %	5,90 %
Volumen total de contratación adjudicada relativa a arrendamientos destinados a la actividad comercial (M€)	96,16	581,28	-	-	3,74	4,30
Adjudicación de contratos menores (M€)	**15,40**	**18,63**	**0,24**	**0,59**	**0,01**	**0,01**

[A] Los datos se extraen de la aplicación DISCOVERER. Al tratarse de una herramienta viva, la información varía según sus actualizaciones. Una vez extraída, la información es analizada de forma manual.
[B] En el caso del Aeropuerto del Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, la información relativa proveedores no está disponible, debido a la manualidad del proceso. Si bien, cara a los próximos ejercicios, está previsto implantar un sistema que permita obtener la información.
Tipos de cierre al 31/12/2023 utilizados para cuentas del Balance:
EUR/GBP = 0,86905
EUR/BRL = 5,3618

En relación a la ubicación geográfica de los proveedores, esta varía según el país en el que operen las sociedades integrantes de Aena. En 2023, el porcentaje de proveedores locales[131] en Aena ha sido 98,62 % en España (98,70% en 2022), 29,7 % en Reino Unido (25,86% en 2022) y 100 % en Brasil (100% en 2021).

Asimismo, la proporción de gasto en proveedores locales de Aena ha sido 99,8 % en España (99,54% en 2022), 53 % en Reino Unido (53% en 2022) y 100 % en Brasil (al igual que en 2022).

Además, en 2023, se ha contado con 46.633 trabajadores que no son empleados: 43.267 en España, 103 en Reino Unido y 3.263 en Brasil (48.536 en España y 6.897 en Brasil, en total 55.433 en 2022[132]). Estos serían empleados de los proveedores de servicios de Aena que han realizado trabajos en sus instalaciones[133].

4.1.2. Principales hitos en contratación en 2023

En Aena, tras haber actualizado en 2022, algunas normas internas en materia de contratación, se ha dado continuidad a la implementar en 2023 de la Guía para la evaluación técnica de expedientes de proveedores, que tiene como objetivo servir de referencia a las diversas unidades proponentes en la elección de criterios de evaluación técnica de expedientes de cualquier naturaleza. Entre estos criterios de evaluación técnica se incluyen tanto criterios excluyentes como criterios de valoración técnica de ofertas, desde una doble vertiente: fijar un umbral mínimo cuyo incumplimiento suponga la exclusión y, al mismo tiempo, puntuar el grado de cumplimiento de ese criterio por parte de los licitadores. En dicho documento se incluyen directrices y parámetros de carácter práctico, criterios de solvencia técnica más usuales, un catálogo de criterios de evaluación técnica de carácter objetivo, en función de la naturaleza de los expedientes. Todo ello, para facilitar la labor de consulta a los técnicos redactores de pliegos, de forma que dispongan en un mismo documento para el establecimiento de condiciones y criterios técnicos de selección de ofertas.

Esta Guía pretende impulsar la estandarización de criterios de evaluación, el cual se se integra en un proceso mayor de modernización de la contratación; avalado, por un lado, por las disposiciones que la normativa introduce en este sentido, sin menoscabo de la objetividad, transparencia e igualdad de oportunidades para los licitadores, y por otro lado, por las posibilidades que ofrece la digitalización y automatización de procesos en una materia tan claramente procedimentada como es la Contratación.

Además de incluir directrices y parámetros de carácter práctico, con la Guía se busca robustecer la evaluación de proveedores en base a criterios ESG, prestando una atención especial a la inclusión de estos criterios en el proceso, para incorporar en los modelos de expedientes ejemplos de criterios técnicos objetivos.

Asimismo, caben destacar como hitos como la aprobación del Código de Conducta de terceros por parte del Consejo de Administración, y la inclusión de una cláusula relativa al cumplimiento de los máximos estándares en materia de derechos humanos en los pliegos de contratación de proveedores, trasladando así el compromiso de la compañía por garantizar la no vulneración de estos derechos a sus terceros.

En cuanto a Brasil, en las filiales de Aena se ha implementado una herramienta para facilitar la comunicación con proveedores. Además, como parte de las obligaciones del contrato de concesión, los aeropuertos, se encuentran en proceso de obras de ampliación, resultando en la puesta en marcha de varios procesos de licitación.

Finalmente, vale destacar que el equipo de contratación del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido ha mantenido la acreditación CIPS durante el año fiscal 2023 y ha recibido un premio Social Value ESG en los premios Premios de Excelencia en Contrataciones Públicas del Reino Unido 2023.

Formación

(GRI 3-3)

En línea con los procedimientos contractuales, todos los expedientes de contratación centralizada se revisan para verificar el cumplimiento de estas condiciones. Para el refuerzo de ello, se ha realizado una primera fase de formación en la metodología de la nueva guía para todos los empleados de Aena.

En España, para asegurar la implantación y correcto uso de la referenciada Guía y otras herramientas específicas, se ha puesto el foco en el desarrollo de cursos de formación específicos, dirigidos a los elaboradores de pliegos de contratación y usuarios de las mismas, contribuyendo al mismo tiempo a fomentar la adecuada incorporación de los criterios sociales y medioambientales en la cadena de valor y a mejorar el conocimiento en el uso de las aplicaciones. Asimismo, se ha desarrollado un curso de formación general relacionada con aspectos vinculados a la Contratación Pública.

[131] En España, dada la ubicación de los aeropuertos de la red, prácticamente en todas las regiones del país, a estos efectos se entiende como proveedor local como proveedor nacional. El mismo concepto se aplica en Brasil. Por su parte, en Reino Unido se considera proveedor local aquel ubicado a una distancia máxima de 25 millas con respecto al Aeropuerto de Londres-Luton.
[132] En 2022, dato no disponible para el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido.
[133] Se establecen como ubicaciones con operaciones significativas todos aquellos países en los que el Grupo Aena está presente, es decir, España, Brasil y Reino Unido.

En lo que respecta a la formación de proveedores, en el pliego de prescripciones técnicas de algunos pliegos específicos -en concreto de aquellos relacionados con servicios-, se incluye una cláusula sobre diversidad y cultura aeroportuaria, a través de la cual el adjudicatario debe realizar un curso de formación con el objetivo de sensibilizar y educar sobre cultura aeroportuaria, diversidad e igualdad, como principios que se deben aplicar en todo momento en el trato con los pasajeros, desde cualquier aeropuerto de Aena.

En todo caso, deberá fomentarse una cultura de tolerancia cero ante cualquier comportamiento discriminatorio, y alentar la detección y notificación entre el propio personal de este tipo de comportamientos hacia cualquier persona de la comunidad aeroportuaria.

En Brasil, desde la implementación de *SAP Ariba* como herramienta de compras, se ha entrenado regularmente al equipo, buscando un entendimiento y uso adecuado de la herramienta, especialmente en lo que respecta a las nuevas funcionalidades que se han desarrollado, como por ejemplo, las subastas electrónicas.

En 2023 se han realizado acciones de sensibilización para toda la plantilla acerca de la aplicación del principio de igualdad, transparencia y libre concurrencia en las diferentes fases del proceso de contratación, en España y Brasil.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton cuenta con un plan de formación en contratación, llevado a cabo en varias sesiones durante el trascurso del año. A modo de ejemplo, los trabajadores del aeropuerto que desempeñan su trabajo en el área de contratación deben ser miembros del Chartered Institute of Procurement (CIPS) o estar estudiando para obtenerlo.

4.2. Gestión sostenible de la cadena de valor

(GRI 3-3)

Proceso de adquisición y compras sostenible

Transparencia, concurrencia, eficiencia, legalidad, publicidad, confidencialidad, sostenibilidad y respeto de la normativa externa e interna

Evaluación continua del riesgo en la cadena de valor

Marco interno y externo

Transparencia
Diálogo con proveedores

1

Planificación de la adquisición

Justificación de la necesidad de gastos; alcance y descripción de los servicios; aproximación del importe de licitación; plazos de suministro.

2

Aprobación interna de la licitación

Por parte del órgano de contratación.

Inclusión en los procesos de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales y consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental.

3

Licitación y publicación en el portal de contratación

Al que tienen acceso todos los proveedores.

4

Recepción de ofertas y evaluación por parte de la unidad proponente

Asegurando que se cumplen los requisitos establecidos para superar la solvencia económica/ financiera y técnica y profesional, que puede incluir cláusulas sociales y ambientales.

5

Selección del adjudicatario y firma del contrato

6

Suministro del bien o servicio

7

Supervisión, seguimiento y evaluación de proveedores

Por parte de la unidad proponente del cumplimiento de los objetivos marcados así como del respeto a las condiciones especiales de ejecución en materia medioambiental y social por parte de los licitadores. En su caso, se procede a las rectificaciones o sanciones.

8

Pago de la factura

Gestión sostenible de la cadena de valor

Inclusión de cuestiones sociales, de igualdad de género y medioambientales en los procesos de licitación y ejecución

Mejora continua. Actuaciones y resultados

4.2.1. Aspectos generales

Transparencia y diálogo[134]

(GRI 2-29)

Aena continúa trabajando para la mejora continua de los sistemas de contratación. La Compañía actualiza periódicamente la información relevante sobre los procesos de contractuales en la página web de la Compañía, adaptando el sistema de contratación a los requisitos de digitalización. Asimismo, pone a disposición de los licitantes los pliegos y toda la documentación asociada, tramitando prácticamente la totalidad de los expedientes de manera electrónica.

Otras herramientas, como el manual de usuario, el centro de soporte o el buzón para consultas en tiempo real, refuerzan los mecanismos de digitalización de los procesos y tienen por objetivo facilitar la comunicación con los proveedores y arrendatarios para evitar posibles problemas derivados de la falta de familiaridad con los medios electrónicos.

En España, se dispone de dos landing page específicas, Portal de contratación de proveedores de Aenay el Portal Aena Empresas, donde se publican los expedientes y contratos menores, pliegos, licitaciones comerciales, adjudicaciones y otra información adicional relativa a las licitaciones[135]. 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, se dispone de un portal de licitaciones electrónicas propio (In-Tend Procurement Portal). Tras la contratación del proveedor, se ofrece la posibilidad de establecer la comunicación con el mismo a través de reuniones on-line o en persona. El sitio web de del Aeropuerto de Londres-Luton, así como correos electrónicos específicos (como los del equipo de compras), son portales y herramientas existentes para facilitar la comunicación con las partes interesadas internas y externas.

Por otro lado, en Brasil, los aeropuertos de la Compañía los proveedores disponen de correos electrónicos y Sitios en Sharepoint para la resolución de consultas. Además, desde 2022 se dispone también de la Herramienta SAP Ariba, para facilitar la comunicación con los proveedores de forma adicional al correo electrónico central del equipo de contrataciones.

Evaluación continua del riesgo de la cadena de valor

Los riesgos asociados a la contratación de terceros, al propio proceso de contratación o a la ejecución del contrato son identificados a través del modelo de gestión y control de riesgos de la Compañía.[136]

[134] Ver capítulo “Enlaces de interés.”
[135] Además, en cumplimiento con la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, acceso a la información pública y Buen Gobierno, la Plataforma de Contratación del Sector Público, publica toda la información relativa a la contratación de proveedores, comerciales, contratos menores adjudicados o datos Estadísticos de contratos adjudicados.
[136] Además, se dispone de varias herramientas para garantizar el control, la supervisión y mitigación de riesgos asociados a la cadena de valor. Por ejemplo, en España los riesgos del ámbito de la contratación de proveedores están definidos e incorporados en la matriz del Sistema de Control Interno de Información Financiera (SCIIF) de la Dirección de Contratación de Aena, con la periodicidad de ejecución y seguimiento que está establecida en cada uno de ellos. En Reino Unido, los riesgos quedan identificados en el registro de riesgos de contratación. Asimismo, en todos los pliegos se incluyen cuestiones específicas para evaluar posibles riesgos asociados .

Principales posibles riesgos asociados a la cadena de suministro	Herramientas para su control, supervisión y mitigación	Principales medidas de mitigación y control adoptadas
Derechos humanos y derechos laborales Prohibición de trabajo infantil y forzoso. Prohibición de discriminación Respecto a la libertad de asociación y negociación colectiva Prohibición de abuso o trato inhumano o cualquier forma de esclavitud moderna Seguridad e higiene en el trabajo Pago de salarios y remuneración justa Horas de trabajo Trabajo regular	**Código de conducta para proveedores en España, Reino Unido y Brasil** **Política de derechos humanos**	Inclusión de cuestiones ESG en los procesos de licitación y en la ejecución ◦ Incluye la obligación de actuar dentro de los más exigentes niveles de seguridad, prevención de riesgos laborales y respeto medio ambiental. ◦ Especifica el rechazo a cualquier práctica fraudulenta o corrupción. ◦ Incorporan cláusulas específicas de responsabilidad corporativa del proveedor, contratista o arrendatario, desempeño social, ambiental y de gobierno, y respeto de los derechos humanos. ◦ Incluye requisitos específicos, en materia social, medioambiental y de gobierno, exigidos en la ejecución del contrato ◦ Incorporan posibles penalizaciones en caso de incumplimiento, que puede derivar incluso en la resolución contractual. Cualificación y evaluación de proveedores y clientes. Antes de iniciar relaciones comerciales vinculantes se requiere que los proveedores y clientes cuenten, en la medida de lo posible, con protocolos y controles anticorrupción y suscriban una cláusula anticorrupción (salvo que por la naturaleza de la relación u otras circunstancias se justifique la unidad proponente considere que no es necesario). Cláusulas de obligado cumplimiento en los pliegos de contratación sobre prevención de riesgos laborales, protección del medio ambiente, seguridad operacional y aeroportuaria, y demás condiciones y obligaciones laborales y sociales. Anexo de comprobación de altas en la Seguridad Social. Definición de prohibiciones e incompatibilidades para contratar con Aena (sanción con carácter firme por infracción grave, falseamiento de competencia, integración laboral y de igualdad de oportunidades y no discriminación de las personas con discapacidad, por infracción muy grave medioambiental, etc). Certificados de implantación de sistemas de gestión ambiental y de calidad (ISO 14001 e ISO 9001 o similares), garantía de cumplimiento de las Convenciones fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo, como criterios de solvencia técnica en algunos pliegos de contratación. Intercambio de buenas prácticas medioambientales para fomentar la mejora continua de los productos/servicios prestados y contribuir al desarrollo sostenible. Sistema de evaluación de proveedores: evaluación de programas medioambientales y sociales implementado por los licitadores en el proceso de valoración técnica. Póliza de responsabilidad civil y seguro de accidentes, estar al corriente de pagos de Seguridad Social, Agencia Tributaria, Registro Civil, etc. Asunción de la Política de Derechos Humanos de Aena, en caso de no disponer de Política propia, (y, por ende, de los Principios del Pacto Mundial, - iniciativa de la que Aena forma parte y cuya observancia se recoge expresamente en la misma-), así como de todos los compromisos específicos. Seguimiento del proveedor por parte del director del expediente durante la vigencia del contrato y verificación del cumplimiento de las condiciones especiales de ejecución. Seguimiento de indicadores en materia de salud y seguridad. En los aeropuertos de Aena en Brasil, el control y supervisión se realiza mediante auditorías externas (documentación, registro de las horas laborales etc.), contribuyendo a mitigar el riesgo de trabajo forzoso u obligatorio. Por la naturaleza de su cadena de suministro, el riesgo de producirse casos de trabajo infantil es considerado insignificante. El marco jurídico aplicable en las áreas geográficas en las que Aena opera favorece que no se hayan identificado riesgos significativos asociados a la vulneración de los derechos de libertad de asociación y negociación colectiva
Seguridad y calidad de los servicios	**Código de conducta para proveedores en Reino Unido y Brasil**	
Compromiso medioambiental (mitigación y adaptación al cambio climático, la minimización y consumo de recursos – consumo energético, calidad del aire, huella hídrica -, la reducción de la contaminación acústica y la gestión de residuos, la promoción en sus actividades de la economía circular y la protección de la biodiversidad	**Política de sostenibilidad**	
Integridad, respeto a la legalidad y comportamiento ético **Lucha contra la corrupción, tráfico de influencias y defensa de la competencia** **Conflictos de intereses**	**Política contra la corrupción y el fraude**	
Confidencialidad de la información **Transparencia y fiabilidad de la información** **Seguridad y los derechos en las comunidades**	**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:

- Protección de los derechos humanos. La participación en cualquier licitación implica la asunción por parte de los licitadores -y del ulterior adjudicatario del Contrato- de cumplir con los más altos estándares nacionales e internacionales en materia de derechos humanos y ética. En caso de no disponer las anteriores de un código de conducta, ético o similar y una política en materia de derechos humanos, las empresas licitadoras y la adjudicataria se comprometen a cumplir con los más altos estándares en la materia, adhiriéndose a los principios y valores de actuación definidos respectivamente en el Código de Conducta de Aena y en la Política de Derechos Humanos de Aena.
- Privacidad del personal: en seguimiento de la política establecida a tal fin, y de acuerdo con la legislación vigente[137], Aena informa al personal de empresas colaboradoras acerca del tratamiento de sus datos personales por parte de las empresas del Grupo Aena o los proveedores de servicios de las mismas (para más información, ver el Capítulo 1).
- Protección de la salud y seguridad de los proveedores: la inclusión de cláusulas específicas en pliegos, a través de las cuales el adjudicatario se compromete a cumplir con las obligaciones impuestas derivadas de la ley, y demás reglamentación y normativa aplicable, sirve para mitigar este riesgo asociado a la cadena de valor (ver Capítulo 5).
- Seguridad Operacional y Aeroportuaria: con el objetivo de fijar los requisitos que aplican a terceros para dar cumplimiento al Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y a la normativa vigente en materia de Seguridad Aeroportuaria, así como determinar los criterios que rigen las relaciones entre el aeropuerto y los proveedores externos en esta materia, también se incluye las cláusulas correspondientes a en los pliegos (ver Capítulo 6).
- Condiciones laborales: los Pliegos de cláusulas administrativas incluyen una serie de cláusulas que garantizan la obligatoriedad de respetar aspectos como el empleo y fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno, la igualdad de oportunidades y la no discriminación, la no admisión del trabajo forzoso, el tráfico ilegal y la trata de personas o la esclavitud moderna en ninguna de sus formas, la remuneración justa e igualitaria, entre otras. También, en caso de incumplimiento por parte de terceros, estos mismos pliegos incluyen penalizaciones. Asimismo, a través del DEUC, el adjudicatario está obligado a facilitar información y certificaciones respecto al pago de las cotizaciones a la seguridad social y los impuestos.
- Motivos de exclusión. El DEUC contempla motivos de exclusión para los licitadores.

  Entre ellos:

  - Participación en una organización delictiva, de una condena en sentencia en firme que se haya dictado, como máximo, en los cinco años anteriores.
  - Que el propio operador económico, o cualquier persona que sea miembro de su órgano de administración haya sido objeto de condena por cuestiones relacionadas con corrupción, fraude, por delitos de terrorismo, delitos ligados a las actividades terroristas, por blanqueo de capitales o financiación del terrorismo, trabajo infantil y otras formas de trata de seres humanos.
  - Por incumplimiento de las obligaciones relativas al pago de impuestos.
  - Por incumplimiento de las obligaciones relativas a las cotizaciones a la seguridad social.
  - Por incumplimiento de las obligaciones en el ámbito del Derecho medioambiental, social y laboral.

  Todo lo anterior se incluye en las distintas licitaciones, si bien adaptándolo al tipo de expediente y la naturaleza de los proveedores. Así, a modo de ejemplo, en relación a estos aspectos, por tipología de contrato (en obras en suministros, en servicios), se incluyen criterios como:

  En obras:

  - Utilización de materiales de construcción / productos / equipos con eco-etiquetas reglamentarias (Tipo I y III).
  - Reutilización de materiales/productos y/o reciclado de residuos no peligrosos de construcción y demolición en la propia obra o en otras.
  - Utilización de vehículos de obra con etiqueta ambiental “Cero emisiones” y maquinaria / equipos de construcción “Cero emisiones”.
  - Utilización eficiente del agua en la obra – Cálculo de huella hídrica según norma ISO 14046: Cálculo del agua consumida para obtener como resultado la obra terminada (m^3).
  - Compromiso de presentación de certificación “Huella hídrica verificada” auditada de acuerdo a la Norma ISO 14046 a la finalización de la obra.
  - Presentación de un plan de movilidad bajo en emisiones para empleados en la obra.
  - Compromiso de gestor autorizado de residuos de obra.

  En suministros:

  - Utilización de materiales para la fabricación o suministro de productos / equipos con ecoetiquetas reglamentarias (Tipo I y III).

[137] Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (RGPD) y la Ley Orgánica 3/2018, de Protección de Datos Personales y Garantía de Derechos Digitales.

- Producto o equipo con ecoetiqueta reglamentaria (Tipo I y III).
- Utilización acreditada de materiales reciclados en la fabricación del equipo / producto.
- Porcentaje en peso del producto / equipo o de las partes que lo integran susceptible de someterse a procesos de reciclaje (% en peso) al final de su vida útil.
- Huella de carbono calculada para la fabricación del producto / equipo de “cuna a puerta” o de “cuna a tumba” (en kg CO2 equivalente).
- Huella de carbono calculada del producto / equipo durante su uso anual (en kg CO2 equivalente).
- Verificación por entidad independiente del cálculo de huella de carbono de todo el ciclo de vida del producto según la norma ISO 14067.
- Utilización eficiente del agua en la fabricación del producto – Cálculo de huella hídrica según norma ISO 14046: Cálculo del agua consumida para obtener como resultado el producto terminado (m3).
- Presentación de certificación “Huella hídrica verificada” auditada de acuerdo a la Norma ISO 14.046.

En servicios: Servicios de carácter general o intensivos en personal

- Certificación EEE (Etiqueta Ecológica Europea) para servicios de limpieza.
- Utilización de vehículos del servicio con etiqueta ambiental ECO ó “Cero emisiones” y maquinaria / equipos “cero emisiones”.
- Sesiones de concienciación ambiental a empleados impartidas por la propia empresa adecuadas al entorno donde desarrollan su actividad en Aena.
- Criterios para reducir el despilfarro alimenticio en servicios de restauración (cantinas aeropuertos / SSCC / Servicios de restauración como proveedores).

En línea con lo anterior, Aena ha incorporado anexos y cláusulas en el Pliego de Cláusulas Particulares según tipología de contrato, con el propósito de medida de mitigación a posibles riesgos asociados a la contratación de terceros. A continuación el detalle de los anexos por tipología de contrato:

Contratos de servicios:

- Anexo IV: Prevención de riesgos laborales.
- Anexo V: Protección del medio ambiente:
- Anexo VI: Seguridad operacional, haciendo referencia a cumplir, íntegramente, las obligaciones que impone, a los usuarios de ésta, la Normativa de Seguridad en Plataforma, las normas e instrucciones que la complementan y cualesquiera otras que, a nivel local, hayan sido establecidas por la Dirección del aeropuerto en cumplimiento de las obligaciones recogidas en el Reglamento (CE) Nº 1108/2009, de 21 de Octubre.
- Anexo XV: Cláusula de confidencialidad.
- Anexo XVI: Cláusula anticorrupción y fraude.
- Anexo XVIII: Sostenibilidad Social. Código de Conducta de Aena y Política de Derechos Humanos.
- Anexo XXI: Ciberseguridad y seguridad de la información.

Contratos de obra:

- Cláusula 43.- Prevención de riesgos laborales.
- Cláusula 44.- Protección del Medio Ambiente: Costes de las medidas para el cumplimiento de obligaciones medioambientales; Información y comunicación general y de incidentes; Requisitos previos al inicio de actividad y mecanismos de seguimiento; Acceso a instalaciones y documentación para el cumplimiento de los requisitos ambientales; Gestión de residuos; Almacenamiento de materiales y sustancias peligrosas; Condiciones de utilización de vehículos / maquinaria; Emisiones a la atmósfera; Vertidos; Finalización de actividad; Incumplimientos y penalidades
- Cláusula 45.- Seguridad operacional.
- Cláusula 46.- Seguridad aeroportuaria.
- Anexo XI: Cláusula confidencialidad
- Anexo XIV: Cláusula Anticorrupción y fraude
- Anexo XVI: Comprobación altas en seguridad social
- Anexo XIX: Declaración de confidencialidad de datos y documentos.
- Anexo XX: Ciberseguridad y de Seguridad en la información
- Anexo XXI: Sostenibilidad social

Asimismo, en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se revisan individualmente los contratos con el fin identificar riesgos potenciales, que quedan registrados en el *Procurement Risk Register.* Para poder mitigar estos riesgos, en los pliegos de contratación se incorporan un conjunto de criterios, entre ellos relacionados con aspectos ESG. También, mientras el contrato se encuentre vigente, las áreas de servicio hacen un seguimiento y supervisan los posibles riesgos, a efecto de evitar que se materialicen.

Además, durante el proceso de adquisición, a los proveedores potenciales se les hacen preguntas sobre sus prácticas ambientales y de sostenibilidad.

Por su parte, en Brasil se llevan a cabo unos análisis de solvencia económica, financiera y laborales de los proveedores, teniendo en cuenta los indicadores representativos, para asegurar la correcta ejecución de los trabajos. Concretamente, en lo que respecta a la evaluación de aspectos legales/laborales, se realiza una monitorización mensual -especialmente a aquellos proveedores que ejecutan sus trabajos en las instalaciones aeroportuarias-. y mensualmente se requieren comprobantes del correcto cumplimiento del pago de los salarios.

El marco jurídico aplicable en las áreas geográficas en las que el Grupo Aena opera favorece que no se hayan identificado riesgos significativos asociados a la vulneración de los derechos de libertad de asociación y negociación colectiva. Asimismo, por la naturaleza de los servicios desarrollados por los proveedores, el riesgo asociado a la mano de obra infantil es insignificante (ver capítulo 3).

Para los servicios continuos prestados en las unidades u oficinas centrales, se aplica el proceso de gestión de riesgos de proveedores, lo cual incluye el monitoreo del cumplimiento de las obligaciones laborales de los proveedores.

4.3. El proceso de adquisición y compras

(GRI 3-3)

El compromiso de Aena con la sostenibilidad se traslada a lo largo de su cadena de valor incorporando consideraciones (cualitativas y/o cuantitativas) de índole social, medioambiental y de innovación y desarrollo, a lo largo de todo el proceso de contratación, desde su fase inicial -licitación, en la que se define la necesidad y se procede a la contratación de los servicios-, hasta la fase en la que se ejecuta el contrato.

Proceso de adquisición y compras sostenible							
Cumplimiento con la legislación vigente	**Objeto del contrato**	**Garantía definitiva**	**Solvencia económica y financiera**	**Solvencia técnica o profesional**	**Criterios de exclusión**	**Evaluación técnica**	**Póliza de responsabilidad civil y seguro de accidentes, pagos de Seguridad Social, Agencia Tributaria, Registro Civil, etc**
Actuar con respeto de la normativa vigente en cada una de las jurisdicciones en las que la Compañía desarrolla su actividad.	Especial atención en aquellos contratos en los que se puedan incluir innovaciones tecnológicas, sociales o ambientales, se aporta especial consideración.	La obligación de constituir garantía definitiva puede ser eximida al adjudicatario.	Forma de asegurar que el proveedor es capaz de atender los compromisos adquiridos.	Los criterios de obligado cumplimiento se pueden complementar con criterios de solvencia técnica adicionales, en base a lo determinado por parte de la unidad proponente, como el “Certificado de implantación del Sistema de Gestión Ambiental (ISO 14001 o similar)”, el “Certificado de implantación del Sistema de Gestión de Calidad (ISO 9001 o similar)”, o la garantía de cumplimiento de las Convenciones fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo	Fundamentales para la correcta ejecución del contrato.	Mediante criterios de valoración técnica con los que se analizan las ofertas, debiendo ser formulados de manera objetiva, con pleno respeto a los principios de igualdad, no discriminación, transparencia y proporcionalidad, incluyendo también criterios medioambientales y sociales.	Indispensables en ciertas contrataciones que den respuesta adecuada a las circunstancias.

4.3.1 Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación

(GRI 308-1; 414-1)

Determinación del objeto del contrato

El objeto del contrato debe de ser determinado en base a las necesidades o funcionalidades concretas que busca satisfacerse -sin cerrar una solución única-. Por ello, cuando se elaboran los pliegos se deben tener en cuenta factores innovadores, tecnológicos, sociales o ambientales que permitan mejorar la eficiencia y sostenibilidad de los bienes, obras o servicios que se pretende contratar.

En esta línea, los pliegos se elaboran teniendo en cuenta criterios de accesibilidad o de protección ambiental, entre otros. Destaca por ejemplo, en España, los Pliegos para la contratación de servicios de agentes de handling que incluyen requisitos de sostenibilidad que discurren por una máxima antigüedad de medios (10 años para jardineras, por ejemplo), un porcentaje mínimo de vehículos sostenibles y un compromiso a futuro para llevar a cabo un incremento gradual. Estas exigencias guardan relación con los objetivos del Plan de Acción Climática, en la que tiene previsto que la flota de handling sostenible para 2023 sea del 23%, que en 2025 sea del 40% y en 2030 llegue al 78% (ver Capítulo 2).

Adicionalmente, en las memorias de inicio de expediente, el director del expediente está obligado a indicar la posibilidad de reserva de contrato a centros especiales de empleo y empresas de inserción reguladas en la Ley 44/2007, de 13 de diciembre, con el fin de favorecer la integración laboral de trabajadores con discapacidad.

Criterios de solvencia técnica o profesional

La metodología para asegurar que se incorporan y aplican criterios de solvencia técnica de los licitadores que concurren a los procesos de contratación de Aena en España, en función de la naturaleza de cada contrato, queda también establecida en la Guía para la evaluación técnica de expedientes de proveedores. La determinación y aplicación de estos criterios es responsabilidad de la unidad proponente, los cuales varían en base a la naturaleza y tipología del contrato (obra, servicio, suministro o comercial). Una vez incluido como criterio de solvencia, su cumplimiento es de carácter obligatorio para poder optar al contrato.

Para acreditar la solvencia técnica, dentro de los criterios de adjudicación de los pliegos se pueden incorporar criterios cualitativos con consideraciones de tipo medioambiental o social. Por ejemplo:

- **Ámbito medioambiental:** la experiencia o desempeño en este sentido se puede acreditar mediante la solicitud de certificados de gestión a las empresas licitadoras -certificado de implantación del Sistema de Gestión Ambiental o del Sistema de Gestión de Calidad (ISO 4001, ISO 9001 o similar)- o emitido u homologado por una entidad acreditada a tal efecto por la legislación española o comunitaria-. En la contratación acreditada a tal efecto por la legislación española o comunitaria-. En la contratación comercial los pliegos técnicos de arrendamientos especifican que, en caso de la ejecución de obras, se deben incluir, entre otros aspectos, el seguimiento de procedimiento medioambiental, para lo que se presentará el Plan de Vigilancia Ambiental debidamente cumplimentado en el pliego del proyecto.
- **Asuntos sociales**: en algunos pliegos de suministros se puede requerir la garantía de cumplimiento de las Convenciones fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo mediante declaración de compromiso de aplicación de los sistemas de gestión de la cadena de suministro. Asimismo, tanto en los pliegos de obras como de servicio y suministro se puede solicitar como criterio de solvencia técnica declaración mediante compromiso de los títulos académicos y profesionales del empresario y de los directivos de la empresa exigidos en los pliegos y, en particular, del responsable o responsables de la ejecución del contrato, así como de los técnicos encargados directamente de la misma.

Este tipo de prácticas también se realizan en Reino Unido y Brasil, como parte de sus procesos de selección.

- En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, los pliegos de contratación tienen incluidos requerimientos de solvencia técnica en materia social y ambiental, que deben ser acreditados mediante certificaciones, referencias, etc. Tras recibir estas acreditaciones, se someterá a los proveedores a un análisis y evaluación.
- En los aeropuertos de Aena en Brasil se dispone del Patrón de Cláusulas Administrativas Particulares (“PCAP”), el cual describe los requisitos legales y de solvencia económica que los proveedores deben cumplir. Estos están determinados por el área solicitante. Por ejemplo, algunos aspectos que se solicitan son aquellos relacionados con materia ESG. Como consecuencia, estos deberán acreditar su capacidad técnica para participar en el proceso de licitación y consecuente adjudicación. Adicionalmente, se desarrolla un proceso de homologación (*background check*) de las prácticas y registros del proveedor, mediante el cual se analizan registros y desempeño previo (posibles demandas por motivos de corrupción, prácticas de esclavitud, o incumplimiento de obligaciones laborales (materializadas en un número alto de procesos y condenas, etc). Finalmente, se lleva a cabo el proceso de movilización, mediante el que se verifica si los vínculos laborales entre empresario y trabajador son regulares y dan cumplimiento a la legislación vigente.

Evaluación técnica de ofertas

Los criterios ESG son también determinantes 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 Aena, con la entrada en vigor de la "Guía para la evaluación técnica" durante el ejercicio 2023, se ha fomentado la aplicación de criterios que tienen en cuenta aspectos sociales, de innovación y medioambientales. Estos están alineados con los objetivos estratégicos establecidos en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-203.

A modo de ejemplo, caben destacar los criterios de carácter medioambiental. La guía incluye cláusulas tipo relacionadas con la descarbonización, gestión sostenible del agua o el uso de recursos. Por ejemplo, la utilización de materiales de construcción / productos / equipos con ecoetiquetas reglamentarias, la reutilización de materiales/productos y/o reciclado de residuos no peligrosos de construcción y demolición en la propia obra o en otras, etc.

En función del grado de exigencia y cumplimiento de estos requisitos, la puntuación otorgada en la evaluación técnica se ve incrementada. Beneficiando de esta manera a aquellos proveedores que garantizan un mejor desempeño en sostenibilidad.

Durante el año 2023 en España, 39 proveedores de expedientes de naturaleza obra y gestión centralizada han sido evaluados por criterios ambientales y 37 por criterios sociales, lo que supone un 5,6% y un 6,1% sobre el total de proveedores de expedientes adjudicados (839 proveedores) respectivamente.

El importe adjudicado de expedientes de naturaleza obra y gestión centralizada que han sido evaluados por criterios sociales (149,13 M€) supone un 5,4% sobre el total del importe adjudicado de expedientes (2.753,2 M€), mientras que el importe adjudicado de expedientes de naturaleza obra y gestión centralizada que han sido evaluados por criterios ambientales (175,4 M€) supone un 6,4% sobre el total del importe adjudicado de expedientes. En Reino Unido han sido filtrados por este tipo de criterios el 100% de los mismos. Por su parte, en los aeropuertos de Aena en Brasil, un proveedor fue evaluado por criterios ambientales, lo que supone un 0,1% sobre el total del importe adjudicado a expedientes y 60 por el cumplimiento de criterios sociales (60,4% sobre el importe adjudicado).[138]

En lo que respecta a los pliegos de contratación comercial, cabe destacar la nueva licitación de los contratos de arrendamiento de los espacios destinados a tiendas libres de impuestos, que incluye aspectos ESG a efectos de su valoración en la oferta técnica, suponiendo un 10% de la puntuación global.

- Criterios carácter social: se pueden incluir criterios específicos, como disponer de certificado SA 8000 Gestión Responsabilidad Social, Certificado ISO 45.001 Seguridad y Salud en el trabajo, certificado de igualdad de género /retributiva AENOR. Con este tipo de criterios se trata de valorar la disponibilidad de sistemas y metodologías probadas sobre la aplicación de diversos aspectos adicionales a los tradicionalmente utilizados como criterios de solvencia técnica (certificados de sistemas de gestión ambiental y de calidad).
- Criterios relacionados con la innovación. Se tienen en consideración criterios de evaluación técnica como la utilización de tecnología innovadora que haya sido desarrollada por la empresa, acreditada mediante certificado de I+D+i y que sea de aplicación directa a la obra, la disponibilidad del certificado ISO 166.002 Sistema de Gestión I+D+i, entre otros.

De esta forma, la adjudicación de los contratos se lleva a cabo en función de la mejor relación calidad-precio (criterios económicos y cualitativos)[139].

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton también incluye criterios ESG para evaluar las ofertas, cuya ponderación puede ser determinante a la hora de elegir el proveedor.

Inclusión de cláusulas de desempate

En España, el artículo 147 de la Ley 9/2017 y el artículo 66.11 del RDL 3/2020 prevén cláusulas de desempate en aquellos casos en los que dos o más ofertas han obtenido la misma puntuación (con oferta económica similar). A través de las mencionadas cláusulas de desempate, se favorece a las empresas que garanticen la puesta en marcha de prácticas sostenibles y responsables en su desempeño y gestión habitual.

En Reino Unido, también existen cláusulas de desempate también se incorporan en los pliegos de contratación. Estas cláusulas están incluidas en la cláusula social que evalúa los criterios ESG.

En Brasil, no existen cláusulas de desempate en los contratos con proveedores.

El nuevo Plan de Igualdad contempla la introducción en los pliegos de la ley 9/2017 y del Real Decreto Ley 3/2020 del siguiente criterio de desempate: mayor porcentaje de mujeres empleadas en la plantilla de cada una de las empresas.

[138] Durante 2022, en España, 29 proveedores, que suponían el 25% sobre el total adjudicado, fueron evaluados por criterios ambientales y sociales. En los aeropuertos de Aena en Brasil en 2022 no se seleccionó a ningún proveedor por estos criterios.
[139] La adjudicación de los contratos se realiza en función de la mejor relación calidad-precio (criterios económicos y cualitativos).

Exención a la constitución de garantía definitiva

En seguimiento de la normativa española en vigor, el Órgano de Contratación de la Compañía tiene la posibilidad en determinados casos de eximir al adjudicatario de la obligación de constituir garantía definitiva. Los suministros de bienes consumibles, cuya entrega y recepción deba efectuarse antes del pago del precio, quedan especialmente afectados, al igual que los contratos dedicados a la prestación de servicios sociales o de inclusión social y laboral de personas pertenecientes a colectivos en riesgo de exclusión social.

4.3.2. Procesos de ejecución del contrato

(GRI 3-3)

Formalización del contrato

La firma del contrato por parte del adjudicatario (contratista o arrendatario) refleja su compromiso con aceptar el contenido de los pliegos en los que se encuentran, entre otras, disposiciones específicas en materia social (prevención de riesgos laborales, seguridad física y operaciones) y de protección del medio ambiente[140]. A esto se une el fomento por parte de Aena de buenas prácticas que, si bien no tienen un carácter contractual, contribuyen a la promoción de la sostenibilidad de los productos y en la prestación de servicios.

El 100% de los adjudicatarios debe cumplir con las cláusulas contenidas en los contratos, estando sujeto a penalizaciones en caso de su incumplimiento. Entre las obligaciones en materia de sostenibilidad asumidas, destacan:

- Protección del medio ambiente: cumplir la legislación en materia de medio ambiente, así como las condiciones establecidas en los pliegos en relación, por ejemplo, a la correcta gestión de residuos, almacenamiento de materiales y sustancias peligrosas, condiciones de utilización de vehículos y maquinaria, emisiones a la atmósfera o vertidos.
- Obligaciones laborales y sociales: entre ellas, se establece el compromiso de los contratistas de disponer de porcentajes mínimos de trabajadores fijos en plantilla, empleados con diversidad funcional, cumplimiento de las condiciones salariales de los trabajadores conforme al convenio colectivo sectorial que resulte de aplicación, o el cumplimiento de la legislación en materia laboral.
- Prevención de riesgos laborales: cumplimiento de la legislación vigente en materia de prevención[141], 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[142]: cumplimiento de toda la legislación vigente en materia de seguridad, así como estricto seguimiento de las órdenes e instrucciones emanadas de la autoridad aeroportuaria encaminadas a garantizar la seguridad de la actividad.
- Sostenibilidad social y derechos humanos. Asunción por parte de los licitadores -y del ulterior adjudicatario del Contrato- de cumplir con los más altos estándares nacionales e internacionales en materia de derechos humanos y ética. En caso de no disponer las anteriores de un código de conducta, ético o similar y una política en materia de derechos humanos, las empresas licitadoras y la adjudicataria se comprometen a cumplir con los más altos estándares en la materia, adhiriéndose a los principios y valores de actuación definidos respectivamente en el Código de Conducta de Aena y en la Política de Derechos Humanos de Aena.

Por otro lado, todos los proveedores en Reino Unido deben de cumplir con la normativa local aplicable en materia laboral (esclavitud, salario mínimo, igualdad, etc.) y medioambiental. En caso de incumplimiento de los criterios ESG indicados en el contrato, el Aeropuerto de Londres-Luton se reserva el derecho a rescindirlo, si bien suele reunirse el área de Servicios (responsable de hacer el seguimiento del cumplimiento de contratos) con los proveedores para buscar una solución posible y establecer planes de acción correctivos ante cualquier infracción.

Mientras, en Brasil se exponen las obligaciones y requisitos laborales y medioambientales en los pliegos y/o los documentos contractuales, estableciendo expresamente que cualquier incumplimiento de los mismos por parte del proveedor puede resultar en la suspensión y/o retención de los pagos (tras enviar una notificación formal inicial) hasta que se vuelva a dar cumplimiento a los mismos. Asimismo, todos los proveedores de servicios continuos que dispongan de trabajadores en las instalaciones aeroportuarias deben enviar mensualmente documentación que acredite el cumplimiento de todas las obligaciones laborales, garantizando el pago de todos los impuestos laborales, así como el pago de salarios y beneficios a sus empleados. También es obligatorio que se sometan al proceso de movilización de Seguridad y Salud en el Trabajo, asegurando que los profesionales trabajen con todos los equipos de protección adecuados al tipo de trabajo. Sólo se autoriza el inicio de sus labores cuando se aprueba el proceso de movilización de cada profesional individual. Por último, para algunos tipos de servicios es obligatorio presentar certificados gubernamentales tales como el emitido por la Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria brasileña para proveedores de gestión de residuos y limpieza en aeropuertos.

[140] Con carácter general, recogen en las cláusulas 39, 40, 41 y 42 de los pliegos de contratación correspondientes a RDL 3/2020 y 42, 43, 44 y 45 de los regidos por Ley 9/2017.
[141] Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales demás reglamentación y normativa, aplicable en el ámbito de esta Prevención.
[142] Ver Capítulo 6: Servicios Seguros y de Calidad.

Adicionalmente, en lo que respecta a contratación comercial, los pliegos de condiciones particulares incluyen condiciones ESG:

- Requisitos medioambientales relativos a la operatividad y mantenimiento de los espacios.
- La obligación de incluir un Plan de Vigilancia Ambiental debidamente cumplimentado por el arrendatario en el pliego del proyecto.
- Disposición de un Plan de reducción de plásticos de un solo uso o el fomento de la eficiencia energética de las instalaciones, lo cual es considerado en la valoración de la oferta técnica.

Los pliegos jurídicos, incluyen:

- El compromiso de cumplimiento con la normativa de sanidad, de seguridad aeroportuaria y medioambiental, entre otros, con el uso de plásticos de un solo uso, emisiones, gestión de residuos, vertidos, uso, de maquinaria, etc.
- La obligación de presentar un Plan de Vigilancia Ambiental consensuado con Aena, previo al inicio de la actividad, que se detalla la forma en la que se gestionarán y controlarán los potenciales impactos de la actividad en el medio ambiente, identificando la estructura organizativa encargada de la gestión, la planificación de actividades, las responsabilidades, las prácticas, los procedimientos, los procesos y los recursos dedicados a la finalidad de eliminar o reducir los posibles impactos (ver más información en Capítulo 2).
- Seguimiento periódico por parte de Aena del cumplimiento del Programa de Control Ambiental consensuado, o de cualquier otro aspecto de la empresa que pudiera afectar al Sistema de Gestión Integrado (SGI) de la Compañía.

Tanto los pliegos de condiciones particulares como los jurídicos[143], cuentan con medidas disciplinarias y sancionadoras que son aplicadas en caso de detección de incumplimiento de las obligaciones en materia medioambiental, salud pública y epidemias, social o laboral.

Condiciones especiales de ejecución del contrato

Los procesos de licitación que Aena lleva a cabo incorporan condiciones especiales de ejecución en materia social, laboral, ética o medioambiental e obligado cumplimiento por parte de los contratistas tanto a la hora de formalizar el contrato como durante toda la vigencia del mismo. Estas condiciones quedan indicadas tanto en el anuncio de licitación como en el PCP, no pueden tener una naturaleza discriminatoria y deben de ser compatibles con el derecho comunitario.

Las condiciones especiales de ejecución incluyen condiciones ESG que el proveedor ha de cumplir obligatoriamente, tanto a la hora de formalizar el contrato como durante la ejecución de los trabajos. Estas se incluyen en el 100% de los expedientes de contratación.

Los controles aplicables relacionados con el cumplimiento de las condiciones de los contratos públicos están plasmados en la normativa de contratación, al igual que incorpora la oportunidad de establecer sanciones económicas que pueden derivar incluso en la rescisión del contrato en caso de incumplimiento.

Este mecanismo se destaca como una de las herramientas a través de las cuales se puede garantizar el cumplimiento de los estándares y criterios ESG incluidos en los pliegos de contratación.

Todas las contrataciones de Aena incluyen cláusulas de carácter ambiental, laboral o social entre las condiciones especiales de ejecución del contrato, que pueden dar lugar a penalizaciones o resolución del contrato en caso de incumplimiento.

La responsabilidad de la supervisión de la correcta ejecución del expediente, conforme a lo establecido en las condiciones especiales de ejecución, recae sobre la unidad proponente.

[143] El Director del Centro de Aena en el que se desarrolle la actividad desempeñada por el arrendatario notificará por escrito a la empresa la infracción cometida y la penalización que llevaría aparejada, concediéndole un plazo de diez días naturales para la presentación de cuantas alegaciones y pruebas estime pertinentes. A la vista de las mismas, el Director del Centro de Aena procederá a la imposición de la penalización a la que hubiere lugar o al archivo de las actuaciones y, en el caso de no ser competente en razón al presente contrato, efectuará propuesta de imposición de la penalización al órgano de Aena que fuera competente para ello.

Condiciones especiales de ejecución del contrato

Incluyen aspectos como: el porcentaje mínimo de trabajadores fijos en la empresa o de trabajadores con discapacidad o con exclusión social; pago puntual de salarios a los trabajadores; reducción, reutilización y reciclado de residuos; gestión sostenible del agua; sistema de vigilancia medioambiental; o estar al corriente de pago con subcontratistas o suministradores.

Obligaciones laborales y sociales

Incorpora cuestiones como: hacer efectivos los derechos reconocidos en la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad, en un porcentaje superior al que exige la legislación nacional; promover el empleo de personas con especiales dificultades de inserción en el mercado laboral, en particular de las personas con discapacidad o en situación o riesgo de exclusión social; eliminar las desigualdades entre hombre y mujer en dicho mercado.

Obligaciones de prevención de riesgos laborales

Cumplimiento de aspectos obligatorios en prevención de riesgos laborales de acuerdo con la legislación vigente, con el fin de garantizar la seguridad y salud en el trabajo y el cumplimiento de convenios sectoriales; así como la implementación de medidas para prevenir la siniestralidad laboral.

Obligaciones medioambiente

Incluyen aspectos relativos a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero; el mantenimiento o mejora de los valores medioambientales que puedan verse afectados por la ejecución del contrato; una gestión más sostenible del agua; el fomento del uso de envases reutilizables; la promoción del reciclado de productos.

Algunos ejemplos de condiciones especiales de ejecución que figuran en los pliegos de licitación

Obligaciones laborales y sociales

Emplear en la ejecución del contrato un porcentaje de trabajadores fijos igual o superior al 20%.

Emplear en la ejecución del contrato un porcentaje de trabajadoras que, sobre el total de nuevos empleos que se realicen, sea igual o superior a la media nacional en el sector de la construcción, siempre que la disponibilidad del mercado laboral de la construcción lo permita.

Emplear en la ejecución del contrato un porcentaje de trabajadores con discapacidad o en situación o riesgo de exclusión social superior al 1%, siempre que la disponibilidad del mercado de la construcción lo permita.

Pago puntual de los salarios al personal y cumplimiento de las condiciones salariales derivadas del convenio colectivo que resulten de aplicación.

Emplear en la ejecución del contrato un porcentaje de trabajadoras que, sobre el total de nuevos empleos que se realicen, sean igual o superior a la media nacional en el sector de las empresas de ingeniería y oficinas de estudios técnicos, etc.

Estar al corriente de pago el contratista con los subcontratistas o suministradores que participen en los contratos.

Obligaciones de prevención de riesgos laborales

Ejecutar la obra cumpliendo estrictamente la legislación sobre prevención de riesgos laborales.

Proveer, a los trabajadores que ejecuten la obra, de la información y formación adecuada sobre los riesgos de la actividad que desempeñen, de las medidas preventivas y equipos de protección individual u otros medios de protección precisos para su realización.

En Brasil, se debe presentar toda la documentación de salud laboral y seguridad antes del ingreso del empleado en el sitio donde ejecutará el trabajo. Se hace la evaluación de esta documentación en el proceso de gestión de riesgos de proveedores

Obligaciones de medioambiente

Fomento de la reducción, reutilización y reciclado de los residuos.

Establecimiento de un sistema de vigilancia ambiental que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras, relacionadas con el objeto del contrato. El contratista establecerá una serie de indicadores que proporcionen la forma de estimar la realización de estas medidas y sus resultados.

Reciclado de productos y el uso de envases reutilizables.

Gestión sostenible del agua.

Seguimiento y evaluación de proveedores

En Aena, se determinan los mecanismos de seguimiento del cumplimiento de las cláusulas de los contratos a proveedores y arrendatarios en los propios pliegos de contratación, así como las medidas disciplinarias a aplicar en caso de incumplimiento.

En el caso de los pliegos de proveedores, el Director del Expediente se erige como responsable del seguimiento del contrato en ejecución, lo cual implica la vigilancia, supervisión y comprobación de que se cumplen los requisitos (criterios sociales y medioambientales) y niveles de calidad definidos en el pliego de prescripciones técnicas del expediente. Si este fuera el caso, el Director del Expediente genera la correspondiente certificación de conformidad de ejecución, en base a la periodicidad establecida en el contrato.

En concreto, se dispone de un Procedimiento de control y seguimiento de empresas, adaptado a la realidad de algunos aeropuertos, donde se disponen de unas instrucciones para garantizar el correcto control y seguimiento del desempeño ambiental de los proveedores. Entre las medidas que incorpora, se incluyen algunas como el deber de conocer la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo por parte de los proveedores, contratistas y arrendatarios y el establecimiento de un Plan de seguimiento, donde se determinan las periodicidades adecuadas a cada empresa en función de los aspectos ambientales que puedan generar las distintas actividades de las empresas, y el grado de adecuación a los requisitos legales vigentes en materia de gestión ambiental en que se encuentre la correspondiente empresa. También recoge cómo se debe proceder en caso de detección de irregularidades y las medidas a aplicar. Así, por ejemplo, si durante la realización de los seguimientos se detectan malas actuaciones reiteradas que sean atribuibles a falta de formación, se solicitará a la empresa la impartición de formación adecuada a su personal. Para garantizar la subsanación de las deficiencias identificadas, el responsable del seguimiento ambiental deberá comprobar en futuros ejercicios de seguimiento si la empresa ha tomado las medidas oportunas para subsanar la situación.

En lo que respecta a los pliegos de contratación comercial, es la Dirección del Aeropuerto, como representante de Aena, la que interpone las penalizaciones establecidas, en su caso. Por parte de la empresa arrendataria, se compromete a acatar cuantas medidas pueda adoptar dicha Dirección del Aeropuerto en el marco de la seguridad del Aeropuerto y por el servicio público al que el mismo se destina.

El desempeño de los proveedores en Reino Unido lo evalúa el área de Servicios a través de acuerdos sobre el nivel de servicios prestados o de indicadores clave de rendimiento, obligando a estas áreas a informar sobre la calidad de los servicios, suministros u obras realizadas por parte del proveedor tras la finalización del contrato. Cualquier posible incidencia con los proveedores se aborda mediante el establecimiento de reuniones o encuentros.

En Brasil, se ejecutan supervisiones mensuales de la ejecución de los trabajos. Para ello, el contratista debe remitir, por vía digital, la documentación necesaria para evidenciar el cumplimiento de las obligaciones incluidas en el contrato, además de certificados que demuestren que están al corriente del pago de impuestos. En caso de incumplimiento o si el proveedor no logra demostrar un cumplimiento de dichas obligaciones superior al 90%, se podrán aplicar retenciones sobre sus pagos hasta la regularización del envío de la documentación que acredite el cumplimiento de las mismas.

El incumplimiento de las cláusulas ESG puede suponer la anulación del contrato.

Impactos negativos en la cadena de suministro

(GRI 2-6; 2-26; 308-2; 407-1; 414-2)

La comunicación de los impactos negativos en la cadena de suministro se llevan a cabo en España a través del Director del Expediente y el Canal de denuncias, y en Reino Unido y Brasil mediante el *whistleblower channel* o el Canal da ética respectivamente (ver apartado 1.2.9. “Canal de Denuncias”), si bien en Brasil también se aceptan aquellas tramitadas mediante sus redes sociales, el departamento específico y, en el caso de los impactos ambientales, los comités externos de gestión de ruido de aeronaves y gestión de riesgo de fauna.

Asimismo, en Reino Unido se identifican y monitorizan proactivamente los potenciales impactos negativos significativos que pueden surgir de los contratos con terceros. Concretamente, se identifican todos los contratos (con especial atención a los relativos a servicios de construcción, ingeniería civil, agua y gas, entre otros muchos) como potenciales de cara a provocar impactos ambientales negativos significativos (como por ejemplo, el exceso de uso de energía, el uso de energía no renovable o la contaminación).

En el ejercicio 2023 no se han detectado proveedores cuya actividad haya resultado en un impacto ambiental negativo significativo. Tampoco se han expedido incidentes a través de los distintos canales, que hayan resultado en el acuerdo de mejoras, en la cancelación de pedidos o en la rescisión de contratos con proveedores por impactos ambientales negativos.

Asimismo, tampoco se han detectado proveedores cuya actividad haya resultado en un impacto social negativo significativo (entre los cuales destacan el desempleo así como la falta de oportunidades de formación y desarrollo, quedando mitigados a través de medidas como las cláusulas en los contratos), ni se han tramitado incidentes mediante los diferentes canales que hayan resultado en el acuerdo de mejoras, en la cancelación de pedidos o en la rescisión de contratos con proveedores del Grupo Aena por impactos sociales negativos.

Por último, durante el ejercicio 2023, tampoco se han identificado incidentes en relación a los derechos de libertad sindical, negociación colectiva, empleo de mano de obra infantil o trabajo forzado o no consentido en ninguna contratación con proveedores, ni se tiene constancia de haber recibido denuncias por los motivos anteriormente detallados.

Estudio de satisfacción de proveedores y clientes[144]

El procedimiento de evaluación de la satisfacción del cliente de Aena en España describe la sistemática seguida en las unidades/centros de la Compañía e incluye un análisis del grado de satisfacción de arrendatarios y contratistas. La principal herramienta empleada para llevar a cabo este análisis consiste en la realización de encuestas, tras cuya valoración, se determinan e implementan las correspondientes acciones de mejora.

También se dispone de otras herramientas y canales para conocer las necesidades y expectativas de:

- Proveedores: reuniones con contratistas, grupos de trabajo para intercambio de información y mejora del servicio, reuniones, comités de usuarios, seguimiento y gestión de RQS, indicadores DORA, etc. Mediante estos canales se ha detectado, entre otras expectativas, la necesidad de mejorar los requisitos contractuales, incluyendo objetivos claros, alcanzables y estables; mejora de la transparencia; fomento de la igualdad de trato; agilidad en las tramitaciones.
- Socios prestadores de servicios a clientes de Aena y otros arrendatarios: grupos de trabajo para intercambio de información y mejora del servicio; análisis de resultados del servicio prestado (atributos comerciales de las encuestas ASQ y seguimiento de gestión de RQS); encuestas Salas VIP, parking y servicios comerciales; reuniones con arrendatarios; reuniones con agentes handling. Entre las expectativas identificadas se pueden citar la puesta en marcha de normas de actuación o requisitos asumibles o la estabilidad.

[144] Actuaciones no desarrolladas hasta la fecha en Brasil y Reino Unido. Si bien, en el Aeropuerto de Londres-Luton si que realizan encuentros periódicos con proveedores locales, a fin de responder dudas y coadyuvarles en los procesos de contratación.

5- Cuestiones sociales y relativas al personal

(GRI 2-22; 3-3)

Compromiso con los ODS

Promoción. Diversidad e Inclusión

Estabilidad laboral y desarrollo profesional.

Condiciones laborales y modelo retributivo justo.

Conciliación laboral/personal y motivación.

Atracción y retención de talento.

Formación y capacitación continua.

Comunicación bidireccional y continuada.

Nuevas tecnologías y herramientas colaborativas.

Igualdad y sostenibilidad.

Salud y bienestar

Bienestar laboral integral y flexibilidad.
Modelo de salud y seguridad en el trabajo, promovido desde el más alto nivel de la Compañía.

Enfoque proactivo para mantener los más altos niveles de seguridad y minimizar la exposición al riesgo.

Objetivos en materia de salud y seguridad.

Reducción del número de accidentes.

Medidas de conciliación y fomento de la salud y el bienestar para el 100% de los empleados.

Empleo estable y de calidad

Aena apuesta por la empleabilidad y el desarrollo profesional:

10.111 personas trabajadoras.

1.377 nuevas incorporaciones.

90 % contratos fijos.

95 % realiza su trabajo a jornada completa.

Organización del tiempo de trabajo y la desconexión

Política de Teletrabajo

Política de Desconexión Digital

Promoción de la Diversidad e Inclusión

Diversidad de género:

Las mujeres representan: **37,7 %** de la plantilla y el 50,0 % del Consejo de Administración.

II Plan de Igualdad

Diversidad generacional:

Impulso de la formación entre los más jóvenes a través de la participación en ferias de empleo, convenios con universidades, etc.

Promoción y desarrollo de talento, habilidades y conocimientos

Estrategia de Employer Branding

Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton.

Promoción del empleo en el entorno local.

Programas de desarrollo:

- Programa “Mentoring: líderes desarrollando líderes”.
- Programa Coaching.
- Programa transformación digital y cultural.

El 100% de la plantilla participa en el Sistema de Gestión del Desempeño.

Sistema retributivo

Promueve un trato igualitario para los empleados y empleadas, no instaurando diferencias por razón de género, personales o de cualquier otro tipo.
1,6 % brecha salarial en 2023, en España. (2,2% en 2022)

2.600.631 € de inversión en programas de formación (3.163.757,05 € en el 2022).

100 % empleados han recibido formación (99,8% en el 2022).

114 Horas de formación al año (47 horas mujeres y 67 hombres). En el 2022, 130 horas de formación al año (56 horas mujeres y 74 para hombres).

Logros 2023

1	Obtención del distintivo de Igualdad en la Empresa (DIE), otorgado por el Ministerio de Igualdad, por destacar de forma relevante y significativa en la aplicación de políticas de igualdad de trato y de oportunidades con sus trabajadoras y trabajadores.
2	Premio al “Mejor Proyecto de RRHH en el Sector Público”, distinguida por SAP, dentro del evento anual HR Connect.
3	Obtención del puesto 16 entre las 50 compañías del “I Ranking de Empresas por la Igualdad” de la Fundación Woman Forward.
4	Premio a la contribución en la Formación. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Autónoma de Madrid.
5	Reconocimiento al compromiso con la discapacidad, otorgado por la entidad AFANIAS.
6	Reino Unido: Acreditación de salario digno (Living wage employer).

Introducción

(GRI 2-23; 3-3)

Durante el ejercicio 2023, la recuperación del tráfico aéreo a niveles previos a los de la pandemia de la covid-19 ha supuesto un nuevo reto para la Organización, especialmente para sus profesionales, que se han volcado para garantizar el mejor servicio. Al mismo tiempo, el inicio de la actividad de los nuevos aeropuertos en Brasil también ha supuesto un desafío para la Compañía, que se ha volcado en la atracción del mejor talento para dar respuesta a los nuevos retos.

En este contexto, Aena reconoce la administración efectiva de recursos humanos como un factor fundamental para el adecuado progreso de las operaciones de la empresa, conforme se establece en el marco del Plan Estratégico 2022-2026. Se trata de un habilitador clave para hacer que los aeropuertos de la red sean los más seguros, eficientes, sostenibles y acogedores del mundo, catalizadores de la economía y el turismo y generadores de valor para todos los grupos de interés, al mismo tiempo que se da respuesta a las necesidades de un entorno laboral cada vez más cambiante y exigente.

Así, en España, el Plan Estratégico 2022-2026 recoge las principales líneas de acción en materia de Personas:

- Cambio cultural y organizacional: evolución hacia una cultura más sostenible y una organización más ágil y colaborativa a través de la tecnología y nuevas formas de trabajo. Adicionalmente, esta línea busca incrementar el foco en el cliente e innovación y fomentar una cultura orientada al dato y a la toma de decisiones. Entre las medidas que se han iniciado en el 2023 para conseguir los objetivos de esta línea destacan: la incorporación de nuevos perfiles técnicos y el refuerzo de la capacidad de gestión de la organización.
- Desarrollo de capacidades: fomento de la empleabilidad y el desarrollo profesional a través de programas formativos específicos.
- Diversidad e inclusión: firme compromiso con la igualdad de oportunidades y la no discriminación; plasmado en el II Plan de Igualdad de Aena.
- Imagen pública: programa ambicioso de Employer Branding.

En la misma línea, en el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton, recoge en la Estrategia de Negocio Responsable entre sus compromisos, el de “crecer con sus personas”, y contempla entre las principales líneas de actuación, la atracción y el desarrollo integral de sus profesionales, potenciando sus habilidades, el apoyo a la equidad, la diversidad, la inclusión y la retribución justa.

En Brasil, las prioridades estratégicas se centran en la captación y retención de talento, para dar cobertura, especialmente, a las nuevas necesidades, y en la adecuación de los recursos humanos al entorno cambiante. Así, en 2023, los esfuerzos se han centrado en la contratación de personal, el inicio de las operaciones de la nueva filial de Aena en el país, BOAB, y la integración de las dos empresas en lo que respecta a la gestión de personas.

Todos estos compromisos quedan recogidos en las políticas existentes en materia de gestión de personal, aplicables a las personas trabajadoras en España, Reino Unido y Brasil, que se encuentran disponibles en los correspondientes portales internos, para su consulta.

Riesgos en materia de gestión de personal

(GRI 3-3)

La naturaleza jurídica de Aena, como sociedad mercantil estatal y sociedad anónima cotizada, conlleva la aplicación de determinada regulación, entre otras materias, respecto a la contratación de personal. Los riesgos inherentes a la gestión de personas quedan registrados en el mapa de riesgos de Aena y son evaluados anualmente a través de *Key Risk Indicators*. Además, se han implementado diversas medidas y planes de acción detallados en el Plan Estratégico 2022-2026 y la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 con el objetivo de mitigar y/o reducir el nivel de riesgo asociado a estos desafíos.

Entre los planes de acción y medidas mitigadoras, cabe destacar, el Plan de Sucesiones, la participación en Estudios Retributivos, los programas de detección de potencial o la estrategia de *Employer Branding*. Estas medidas se centran en fomentar la identificación, reclutamiento y desarrollo del talento más destacado, proporcionando a los empleados las herramientas y conocimientos necesarios para adaptarse a un entorno en constante cambio.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton algunos aspectos identificados incluyen el posible paro en la actividad de los empleados, desarrollo de acciones específicas al objeto de ejercer presión en negociaciones, problemas en la gestión y los procesos, así como reclamos legales. Estos riesgos pueden surgir debido a la falta de capacitación extensiva de los gerentes en la gestión de personas o a reacciones bajo presión operativa. Para mitigar estos riesgos, se han implementado una serie de medidas, entre las cuales se incluyen:

- Formación continua del equipo y la dirección de recursos humanos.
- Revisión completa de los procesos anualmente.
- Retención de asesores legales y acceso a asesoramiento legal sólido.
- Introducción de canal de denuncia de irregularidades sobre el soporte y el producto del proveedor (Whisteblower channel).
- Revisión de un acuerdo formal para la participación abierta en diferentes asuntos, como cuestiones salariales.
- Elaboración de un acuerdo informal para trabajar dentro del "espíritu del acuerdo", es decir, fomentar una relación constructiva y de diálogo; que toma en consideración un modelo operativo revisado, para por ejemplo, servicios de asistencia en tierra evitando o eliminado el riesgo a interrupciones del servicio.

En lo referente a las oportunidades en gestión de personal, se encuentran algunas como:

- Oportunidad de mejorar la visibilidad y la colaboración entre departamentos y los gestores: desarrollar un liderazgo eficaz a través de programas de desarrollo y capacitación en habilidades básicas.
- Comunicaciones internas: oportunidad de consolidar las aportaciones y comentarios de los empleados a través de canales internos; promover contenidos entre departamos, promover y reconocer esfuerzos individuales.
- Adoptar una cultura inclusiva: garantizar que todos los empleados se sientan seguros y aceptados mediante la creación de redes, la colaboración de liderazgo y las iniciativas de diversidad e inclusión, en asociación con salud y seguridad en el trabajo.
- Mejorar las condiciones de trabajo: £1 millón invertido en todo el Aeropuerto para mejorar varias áreas de trabajo. También, se analiza periódicamente el modelo de trabajo híbrido para facilitar una mayor flexibilidad.

En lo que respecta a las filiales de Aena en Brasil, el principal riesgo identificado se relaciona con la captación y retención de talento, en conjunto con la consolidación de su cultura corporativa.

Durante el último ejercicio no se ha materializado ningún riesgo significativo en materia de gestión de personal.

Normativa

Prioridades

España

Estabilidad laboral y desarrollo profesional.

Condiciones laborales y modelo retributivo justo.

Conciliación laboral/personal y motivación.

Diversidad e inclusión.

Atracción y retención de talento.

Formación y capacitación continua.

Comunicación bidireccional y continuada.

Bienestar laboral integral y flexibilidad.

Salud y seguridad.

Nuevas tecnologías y herramientas colaborativas.

Igualdad y sostenibilidad.

Reino Unido

Facilitar el talento.

Diversidad e inclusión.

Bienestar.

Pago justo.

Compromiso interno.

Colaboración.

Ambiente de trabajo.

Brasil

Retención y captación.

Fomento del sentimiento de pertenencia.

Modelo de gestión único y homogéneo en ambas sociedades.

Políticas y otras herramientas

España, Reino Unido y Brasil

Política de sostenibilidad.
Política de derechos humanos.
Política de relación con grupos de interés.
Código de Conducta.
Política de Calidad, medioambiente, eficiencia energética y salud y seguridad.
Política de selección miembros del Consejo de Administración.

España

Política de Formación | Política de Comprobación de la Competencia.

Política de Viajes | Política de vehículos de representación y directivos y gasto en combustible.

Política de Viviendas (de directivos).

Política de compensación y beneficios del personal expatriado.

Bases del Sistema de Gestión del Desempeño.

Código de buenas prácticas: Externalización de servicios.

Política reguladora del Teletrabajo.

Política reguladora de la Desconexión digital.

Reino Unido

Counter Terrorism Checks | *Code of Conduct* | *Anti-Bribery, Corruption & Conflicts of Interest* | *Insider Dealing* | *Disciplinary Procedure* | *Grievance Procedure* | *Hybrid Working Policy* | *Social Media Policy* | *Recruitment and Vetting Policy* | *Resignation and Termination Policy* | *Retirement Policy* | *Study Leave and Sponsorship Policy* | *Flexible Working Policy* | *Equal Opportunities Policy* | | *Whistleblowing Policy* | *Maternity Policy* | *Menopause Policy & Guidance* | *Paternity Policy* | *Training and Development Policy* | *Volunteering and Charitable Work* | *Refer A Friend Policy* | *Internal Privacy Notice* | *Performance Management Procedure* | *Shared Parental Leave Policy* | *Sickness and Absence Policy* | *Unpaid Parental Leave Guide.*

Brasil

Normas de contratación del personal
Política de viajes
Norma de banco de horas
Norma de festivos
Procedimiento de movilización de terceros
Norma de trabajo híbrido
Procedimiento del programa de idiomas corporativo
Política de vehículos de directores y gastos de combustible
Procedimiento de gastos de representación

Gestión de personas

Planes de actuación

España

II Plan de Igualdad.

Programa de Gestión de Potencial y Planes de carrera

Estrategia “Employer Branding”.

Formación y desarrollo de capacidades: actualización y motivación.

Diálogo y negociación: nuevo Convenio Colectivo.

Transformación digital y cultural.

Salud y seguridad.

Programas de Mentoring y Coaching.

Plan de Pensiones de Empleo sostenibles (centrado en inversiones en empresas sostenibles).

Plan de integración y coordinación, recursos de bienestar y prevención al empleado.

Programa de Retribución flexible.

Plan de cambio cultural.

Acciones de formación y/o sensibilización relacionadas con la reducción de la huella de carbono, legislación ambiental y eficiencia *energética.*

Reino Unido

Facilitar el talento, por medio de la estrategia empresarial responsable que ofrece asociaciones con escuelas locales y el programa Get into Airports, el cual está dirigido por Princes Trust programme.

Reconocimiento del talento, a través de la implementación de Revisiones anuales de logros (Revisiones Anuales de Logros).

Diversity and Inclusion Strategy (Estrategia de diversidad e Inclusión). Plan de Conciencia de Bienestar Empresarial con implementaciones mensuales
Pago justo: Acreditación del Salario Digno en Tiempo Real y Guía de Participación en las Ganancias Comunicación interna de objetivos y valores, en relación con los resultados del Puntuación de Promotor Neto del Empleado (eNPS).

Brasil

Avanzar en trasladar a la nueva filial de Aena, BOAB el modelo de gestión de personas implementado en ANB.

Objetivos (A)

España

Alcanzar como mínimo un 45% de Directoras en Servicios Centrales para 2026.

Lograr al menos un 25% de Directoras en aeropuertos en 2026.

Mantener o superar el 40% de mujeres en el Consejo de Administración en 2023 y años sucesivos.

771 índice de incidencia de siniestralidad en 2023. (771 para el 2022).

Creación de un Campus Aena como centro de formación propio.

Reino Unido

En el *Informe de Sostenibilidad de LLAOL 2022* se encuentra lo siguiente:

Acordar una mejora a la Política de remuneración de los padres.

Relanzar Premio por Antigüedad en 2023.

Implementar Plan de Vehículos Eléctricos.

Mayor compromiso con empleados, integrando ideas y sugerencias.

El asesor de bienestar ahora forma parte del equipo de salud y seguridad para implementar la Estrategia de Bienestar.

Comparar los salarios para la revisión salarial anual.

Un 56% sobre el 70% de la fuerza laboral siente compromiso con el trabajo, superando el 47% del año anterior.
Puntuación de Promotor Neto del Empleado (eNPS).

(A) No implementados en las filiales de Aena en Brasil a fecha de cierre de este informe.

5.1. Empleo estable y de calidad[145]

5.1.1. Principales datos de plantilla

(GRI 3-3)

En 2023 ha habido más de 880 incorporaciones en el Grupo Aena. Estas variaciones en el número de empleados, al cierre del ejercicio respecto al ejercicio anterior, se corresponden, principalmente, con la recuperación de la actividad a niveles de tráfico pre-pandémicos. Asimismo, el inicio de la actividad en la nueva filial de Aena en Brasil (BOAB) ha supuesto la incorporación de 408 empleados.

Aena mantiene un empleo estable y de calidad con unos altos porcentajes de contratos indefinidos y a jornada completa.

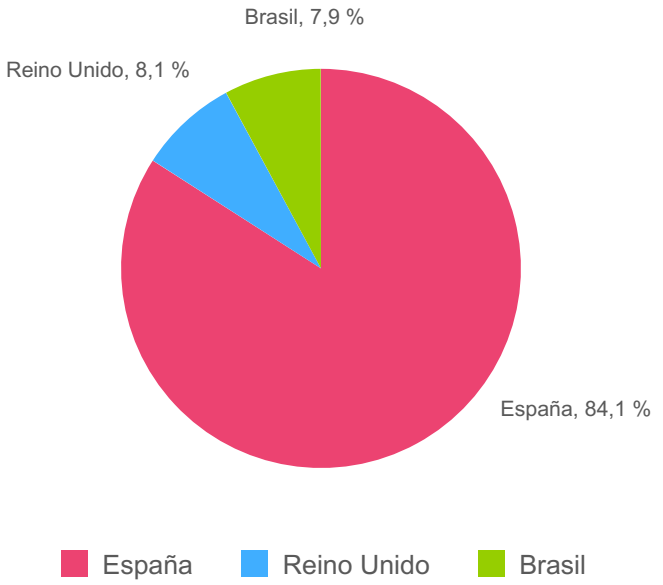
10.111 personas trabajadoras, 881 más que en 2022 (9.230)[(A)]

España	Reino Unido	Brasil
8.502	814	795
(8.196 en 2022)	(685 en 2022)	(349 en 2022)

[(A)] Dato contabilizado en términos de plantilla de personal (*headcount*).

Mujeres	Hombres
37,7 %	62,3 %
(37,2% en 2022)	(62,8% en 2022)

Plantilla año 2023



[145] Todos los datos presentados corresponden a cierre de ejercicio, 31 de diciembre de 2023, salvo en aquellos casos en los que se especifique expresamente otra fecha. Asimismo, en aquellos casos en los que no ha sido posible su consolidación, se indica de forma específica su alcance.

Tipo de contrato

Fijo	Temporal
90 % (91,4% en el 2022)	10 % (8,6% en el 2022)
Jornada Parcial	**Jornada Completa**
5 % (4,5% en 2022)	95 % (95,5% en 2022)

Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo por sexo y región (a 31 de diciembre) (GRI 2-7)

	2022									2023								
	Plantilla total	Fijo				Temporal				Plantilla total	Fijo				Temporal			
		Jornada Parcial		Jornada Completa		Jornada Parcial		Jornada Completa			Jornada Parcial		Jornada Completa		Jornada Parcial		Jornada Completa	
		F	M	F	M	F	M	F	M		F	M	F	M	F	M	F	M
España	8.196	152	103	2.567	4.617	40	19	278	420	8.502	182	135	2.581	4.583	47	32	403	539
Reino Unido [A]	685	58	31	216	380	0	0	0	0	814	65	30	256	463	0	0	0	0
Brasil	349	0	0	103	208	10	5	11	12	795	0	0	259	512	9	5	5	5
Total	**9.230**	**210**	**134**	**2.886**	**5.205**	**50**	**24**	**289**	**432**	**10.111**	**247**	**165**	**3.096**	**5.558**	**56**	**37**	**408**	**544**

[A] De los 95 empleados fijos a jornada parcial en Reino Unido (89 en 2022), 13 tiene modalidad de contrato “Horas no garantizadas”, de los cuales 6 son mujeres y 7 son hombres (11 empleados, 6 mujeres y 5 hombres en 2022 respectivamente).

Número total y distribución de empleados por sexo, edad, región y categoría profesional (a 31 de diciembre) (GRI 2-7)

2023

	España						Reino Unido						Brasil						Total (Sexo - Edad)						Total (por sexo)	
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años			
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M
Alta Dirección	0	0	1	1	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5	5	6	6
Directivos y titulados	0	1	374	462	613	720	2	2	39	40	22	25	0	0	13	29	4	14	2	3	426	531	639	759	1.067	1.293
Coordinadores	0	0	41	113	326	754	2	4	19	3	10	2	0	0	41	63	6	9	2	4	101	179	342	765	445	948
Técnicos	1	17	391	1.072	1.159	1.922	0	3	0	32	0	23	6	12	44	173	11	42	7	32	435	1.277	1.170	1.987	1.612	3.296
Personal de apoyo	1	3	110	65	191	154	10	20	134	216	83	123	14	18	125	147	9	15	25	41	369	428	283	292	677	761
Total	**2**	**21**	**917**	**1.713**	**2.294**	**3.555**	**14**	**29**	**192**	**291**	**115**	**173**	**20**	**30**	**223**	**412**	**30**	**80**	**36**	**80**	**1.332**	**2.416**	**2.439**	**3.808**	**3.807**	**6.304**

2022

	España						Reino Unido						Brasil						Total (Sexo - Edad)						Total (por sexo)	
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años			
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M
Alta Dirección	0	0	1	1	5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	5	4	6	5
Directivos y titulados	0	0	383	476	560	674	1	1	29	47	19	34	0	0	7	13	3	9	1	1	419	536	582	717	1.002	1.254
Coordinadores	0	0	50	143	325	736	0	0	12	2	5	2	0	0	15	37	0	5	0	0	77	182	330	743	407	925
Técnicos	0	15	404	1.082	1.056	1.818	0	2	5	28	0	30	3	3	15	83	0	5	3	20	424	1.193	1.056	1.853	1.483	3.066
Personal de apoyo	0	0	87	60	166	150	16	10	113	167	74	88	12	6	64	56	5	8	28	16	264	283	245	246	537	545
Total	**0**	**15**	**925**	**1.762**	**2.112**	**3.382**	**17**	**13**	**159**	**244**	**98**	**154**	**15**	**9**	**101**	**189**	**8**	**27**	**32**	**37**	**1.185**	**2.195**	**2.218**	**3.563**	**3.435**	**5.795**

Promedio anual de contratos según su tipología por sexo, rango de edad, y categoría profesional (consolidado) [A] (GRI 2-7)

	2022						2023					
	Fijo		Temporal		Total		Fijo		Temporal		Total	
	Tiempo Completo	Tiempo Parcial	Tiempo Completo	Tiempo Parcial	Tiempo Completo	Tiempo Parcial	Tiempo Completo	Tiempo Parcial	Tiempo Completo	Tiempo Parcial	Tiempo Completo	Tiempo Parcial
Masculino	5.233	96	357	21	5.590	117	5.370	146	514	29	5.884	175
Femenino	2.880	187	244	43	3.124	230	2.985	226	356	56	3.341	282
Total por sexo	**8.113**	**283**	**601**	**64**	**8.714**	**347**	**8.355**	**372**	**870**	**85**	**9.225**	**457**
Alta dirección	12	0	0	0	12	0	12	0	0	0	12	0
Otros directivos y titulados	2.105	29	46	0	2.151	29	2.185	40	67	1	2.252	41
Coordinadores	1.277	26	9	0	1.286	26	1.301	51	6	0	1.307	51
Técnicos	3.865	116	470	44	4.335	160	3.854	160	681	53	4.535	213
Personal de apoto	854	112	76	20	930	132	1.003	121	116	31	1.119	152
Total por categoría profesional	**8.113**	**283**	**601**	**64**	**8.714**	**347**	**8.355**	**372**	**870**	**85**	**9.225**	**457**
Mayores de 45 años	5.217	150	247	26	5.464	176	5.428	252	320	30	5.748	282
25 a 45 años	2.867	129	346	29	3.213	158	2.870	118	533	41	3.403	159
Menores de 25 años	29	4	8	9	37	13	57	2	17	14	74	16
Total por edad	**8.113**	**283**	**601**	**64**	**8.714**	**347**	**8.355**	**372**	**870**	**85**	**9.225**	**457**

[A] Nota: datos agregados de la plantilla total consolidada.

Contrataciones

(GRI 401-1)

En 2023 ha habido un total de 1.377 nuevas contrataciones (926 en 2022), de las cuales 554 fueron mujeres y 823 hombres (370 y 556 respectivamente en 2022). En relación a la distribución de las contrataciones por clasificación profesional y edad, el 49 % se concentran en puestos de técnicos (51% en 2022). En lo que respecta al porcentaje de vacantes cubiertas por empleados a nivel interno, este ascendió al 29,9% (38,4% en 2022).

En Aena, la contratación de las personas trabajadoras se rige por los principios fundamentales de igualdad de oportunidades, mérito, capacidad y publicidad[146].

Con el propósito de asegurar un control adecuado, en España, la calidad y la homogeneidad en los procesos de selección, la Comisión Paritaria de Promoción y Selección, compuesta por representantes de la Sociedad y representantes sindicales tiene como misión principal garantizar el cumplimiento de la normativa aplicable, así como la correcta aplicación de los principios correspondientes.

En las filiales de Aena en Reino Unido, el *People Council*, es el órgano encargado de revisar y aprobar las vacantes y las necesidades específicas de cada área.

En lo que respecta a las filiales de Aena en Brasil, son los órganos de gobierno los que aprueban las nuevas vacantes. En 2023, los esfuerzos en materia de contratación han estado centrados, principalmente, en el reclutamiento de las personas trabajadoras necesarias para cubrir las nuevas vacantes en la filial de Aena Brasil, BOAB.

2023		
Hombres	**Mujeres**	**Total nuevos ingresos**
823 (556 en el 2022)	554 (370 en el 2022)	1.377 nuevos ingresos (926 en 2022 y 489 en 2021)

Puestos técnicos	**Vacantes cubiertas por empleados a nivel interno**
49 % (51% en 2022)	29.9% (38.4% en 2022)

[146] Según consta en el Código de Conducta y la Política de Sostenibilidad que resultan de aplicación a todas las empresas del Grupo, y en las normas internas locales, como el Convenio Colectivo en España, Política de reclutamiento y verificación de antecedentes, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido.

Contrataciones por sexo, edad, categoría profesional y región

2023

	España						Reino Unido						Brasil						Total					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Alta Dirección	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Directivos y titulados	1	0	41	43	12	15	1	1	9	10	2	3	0	0	18	7	9	2	2	1	68	60	23	20
Coordinadores	0	0	0	0	2	2	3	2	2	4	0	1	0	0	33	26	5	6	3	2	35	30	7	9
Técnicos	10	1	198	89	80	90	2	0	8	0	0	0	9	3	106	34	35	11	21	4	312	123	115	101
Personal de apoyo	3	1	16	38	8	32	16	5	54	27	16	11	16	10	101	73	6	7	**35**	**16**	**171**	**138**	**30**	**50**
Total	**14**	**2**	**255**	**170**	**103**	**139**	**22**	**8**	**73**	**41**	**18**	**15**	**25**	**13**	**258**	**140**	**55**	**26**	**61**	**23**	**586**	**351**	**176**	**180**

2022

	España						Reino Unido						Brasil						Total					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Alta Dirección	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Directivos y titulados	0	0	75	60	19	18	1	1	11	12	4	2	0	0	2	1	2	0	1	1	88	73	25	20
Coordinadores	0	0	1	0	1	4	0	0	0	2	0	2	0	0	7	2	1	0	0	0	8	4	2	6
Técnicos	15	0	222	71	62	62	2	0	9	1	4	0	3	2	16	3	0	0	20	2	247	75	66	62
Personal de apoyo	0	0	10	12	13	26	8	10	30	31	9	8	5	11	22	23	2	5	13	21	62	66	24	39
Total	**15**	**0**	**308**	**143**	**95**	**111**	**11**	**11**	**50**	**46**	**17**	**12**	**8**	**13**	**47**	**29**	**5**	**5**	**34**	**24**	**405**	**218**	**117**	**128**

Oportunidades de movilidad interna

Los procesos de provisión interna posibilitan la promoción de los empleados y el desarrollo de su carrera profesional dentro de la Compañía.

En España, el Convenio Colectivo establece el proceso de selección interna, abordando aspectos cruciales como el reingreso de excedentes, la provisión interna, los criterios y requisitos para participar en dichos procesos, entre otros.

El anuncio de las oportunidades de movilidad interna se realiza de manera regular (en el caso de los puestos de estructura se realiza con carácter mensual), a través de correo electrónico y la intranet corporativa, a toda la plantilla. En estos anuncios se detallan el número de vacantes, las características del puesto y los requisitos requeridos, tanto conductuales, como técnicos y relativos a la titulación. La información sobre las vacantes está definida en fichas de ocupación, que especifican las funciones, la misión y los requisitos para el desempeño del puesto[147].

De forma específica, durante 2023, en España se ha completado el proceso de provisión interna de niveles CF convocado el 22 de marzo de 2023, poniendo a disposición de los empleados una oferta de 52 plazas[148]. Además, con cargo a las bolsas de niveles A y B, han promocionado más de 60 personas trabajadoras de Aena. En lo que respecta a los puestos de responsabilidad, en 2023 los empleados y empleadas han tenido la oportunidad de optar a 58 vacantes (35 en 2022).

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton con el objetivo de cubrir las vacantes con personal interno siempre que sea posible, se anuncian los puestos vacantes internamente antes de hacerlos públicos, seguido de sesiones informativas y publicidad en el sistema de comunicación interna. Este enfoque está alineado con la promoción de la igualdad de oportunidades y el desarrollo profesional de la plantilla.

En 2023, se publicaron un total de 88 vacantes, de las cuales 21 se ofrecieron internamente[149]. Esto representa un 24% de las vacantes cubiertas internamente, evidenciando un compromiso continuo con el desarrollo y la movilidad interna dentro de la organización.

En Brasil, en las filiales de Aena, la cobertura de vacantes se realiza, prioritariamente, mediante la promoción de personal interno, siguiendo un proceso de selección adecuado. La Dirección de Recursos Humanos desempeña un papel fundamental en este proceso al evaluar todas las promociones y selecciones internas. El objetivo principal de esta participación es garantizar un control efectivo, asegurar la calidad y mantener la homogeneidad en los procesos de selección, garantizando la aplicación de un enfoque justo y transparente en el desarrollo y movilidad interna de los empleados.

Despidos[150]

(GRI 401-1)

Durante 2023, se produjeron un total de 25 despidos, 3 despidos menos que en 2022 (28 despidos en 2022 y 23 despidos en 2021).

El número de mujeres que conforman la cifra total de despidos asciende a 11, es decir, el 44,0 % (9 mujeres, correspondiente al 32,1% de los despidos en 2022), frente a 14 hombres, que supone de forma complementaria el 56,0 % (19 hombres y 67,9% en 2022). En relación a la distribución de los despidos por clasificación profesional y edad, el 44,0 % se concentran en puestos de personal de apoyo (50% en 2022).

[147] Los procesos son supervisados en Aena en España por la Comisión Paritaria de Promoción y Selección, en Reino Unido por el People Council y en las filiales de Aena en Brasil no existe en la actualidad ningún órgano que realice esta supervisión. Las empresas tienen autonomía para definir sus políticas laborales y salariales y aplicarlas en las condiciones definidas por este proceso interno.
[148] Ver detalle del proceso de selección habilitado en 2022 en el Estado de la Información no Financiera-Informe de Sostenibilidad 2022, disponible en la página web de Aena.
[149] Información reportada por primera vez para Reino Unido en 2023. Dato de 2022 no disponible.
[150] Expedientes de regulación de empleo: en 2023, al igual que en 2022, no se ha llevado a cabo ningún Expediente de Regulación de Empleo (ERE), ni extintivo, ni temporal, lo que refuerza la disposición de la empresa de mantener las condiciones laborales de la plantilla y la estabilidad en el empleo.

Despidos por sexo, edad, categoría profesional y región

2023

	España						Reino Unido						Brasil						Total					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Alta Dirección	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Directivos y titulados	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2	0	0	1	2	1	2
Coordinadores	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0
Técnicos	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	2	0
Personal de apoyo	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	0	2	3	1	0	0	2	4	4	1	0
Total	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**2**	**2**	**1**	**1**	**0**	**0**	**0**	**7**	**6**	**2**	**2**	**0**	**2**	**9**	**7**	**5**	**2**

2022

	España						Reino Unido						Brasil						Total					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Alta Dirección	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Directivos y titulados	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Coordinadores	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	3	1	1	0
Técnicos	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	3	2	3	0
Personal de apoyo	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	2	1	0	0	3	3	0	0	0	0	6	5	2	1
Total	**0**	**0**	**0**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**3**	**2**	**2**	**1**	**0**	**0**	**10**	**6**	**0**	**0**	**0**	**0**	**13**	**8**	**6**	**1**

Tasa de rotación

(GRI 401-1)

La baja tasa de rotación, tanto voluntaria como total, refleja el excelente desempeño del Grupo Aena en el marco de su compromiso con el capital humano, que en 2023 ha sido del 3,30 % (4,28% en 2022).

Tasa de rotación de personal por edad, sexo y región

Tasa de rotación (%)	2023											
	España			Reino Unido			Brasil			Total		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total
Mayores de 45	1,94 %	3,22 %	2,73 %	2,04 %	7,79 %	5,56 %	25,00 %	11,11 %	14,29 %	**2,03 %**	**3,48 %**	**2,92 %**
Entre 25 y 45	1,84 %	2,55 %	2,31 %	5,66 %	7,38 %	6,70 %	14,85 %	8,99 %	11,03 %	**3,46 %**	**3,64 %**	**3,58 %**
Menores de 25	— %	— %	— %	35,29 %	7,69 %	23,33 %	33,33 %	33,33 %	33,33 %	**34,38 %**	**10,81 %**	**21,74 %**
Total	**1,91 %**	**2,99 %**	**2,59 %**	**6,20 %**	**7,54 %**	**7,01 %**	**17,74 %**	**10,22 %**	**12,89 %**	**2,82 %**	**3,59 %**	**3,30 %**

Rotación: Número de empleados que abandonan la organización, voluntariamente o por causa de despido, jubilación o fallecimiento estando en servicio activo.
Tasa de Rotación % = (Empleados que abandonan la compañía por algún criterio rotación durante el ejercicio /Número total de empleados del ejercicio anterior).
*En el EINF 2022 se incluyó, por error, una explicación de la fórmula de cálculo incorrecta.

Tasa de rotación de personal por edad, sexo y región

Tasa de rotación (%)	2022											
	España			Reino Unido			Brasil			Total		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total
Mayores de 45	1,54%	3,68%	2,87%	7,78%	14,84%	12,24%	0,00%	5,26%	4,76%	**1,81%**	**4,20%**	**3,30%**
Entre 25 y 45	1,71%	4,12%	3,30%	17,14%	13,10%	14,63%	20,88%	16,09%	17,74%	**5,07%**	**6,00%**	**5,68%**
Menores de 25	0,00%	100,00%	100,00%	30,00%	50,00%	35,71%	25,00%	0,00%	20,00%	**28,57%**	**50,00%**	**35,00%**
Total	**1,59%**	**3,86%**	**3,03%**	**14,17%**	**14,18%**	**14,17%**	**20,62%**	**14,95%**	**16,84%**	**3,10%**	**4,96%**	**4,28%**

Rotación: Número de empleados que abandonan la organización, voluntariamente o por causa de despido, jubilación o fallecimiento estando en servicio activo.
Tasa de Rotación % = (Empleados que abandonan la compañía por algún criterio rotación durante el ejercicio /Número total de empleados del ejercicio anterior).
*En el EINF 2022 se incluyó, por error, una explicación de la fórmula de cálculo incorrecta.

Tasa de rotación voluntaria[(A)] de personal por edad, sexo y región

Tasa de rotación (%)	2023											
	España			Reino Unido			Brasil			Total		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	**Total**
Mayores de 45	0,80 %	0,38 %	0,55 %	1,02 %	4,55 %	3,17 %	— %	3,70 %	2,86 %	0,81 %	0,59 %	0,67 %
Entre 25 y 45	1,73 %	2,44 %	2,20 %	5,03 %	6,15 %	5,71 %	8,91 %	5,29 %	6,55 %	2,78 %	3,10 %	2,99 %
Menores de 25	— %	— %	— %	23,53 %	7,69 %	16,67 %	33,33 %	33,33 %	33,33 %	28,13 %	10,81 %	18,84 %
Total	**1,09 %**	**1,09 %**	**1,09 %**	**4,74 %**	**5,60 %**	**5,26 %**	**11,29 %**	**6,22 %**	**8,02 %**	**1,75 %**	**1,60 %**	**1,66 %**

(A) Rotación voluntaria: Número de empleados que abandonan la organización voluntariamente.
Tasa de Rotación voluntaria % = (Empleados que abandonan la compañía de manera voluntaria durante un ejercicio /Número total de empleados del ejercicio anterior)*
*En el EINF 2022 se incluyó, por error, una explicación de la fórmula de cálculo incorrecta.

Tasa de rotación voluntaria[(A)] de personal por edad, sexo y región

Tasa de rotación (%)	2022											
	España			Reino Unido			Brasil			Total		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	**Total**
Mayores de 45	0,51%	0,56%	0,54%	3,33%	9,03%	6,94%	0,00%	0,00%	0,00%	0,64%	0,95%	0,83%
Entre 25 y 45	1,71%	3,89%	3,15%	15,71%	11,79%	13,28%	14,29%	9,77%	11,32%	4,38%	5,18%	4,90%
Menores de 25	0,00%	100,00%	100,00%	30,00%	50,00%	35,71%	25,00%	0,00%	20,00%	28,57%	50,00%	35,00%
Total	**0,90%**	**1,78%**	**1,46%**	**11,67%**	**11,08%**	**11,31%**	**14,43%**	**8,76%**	**10,65%**	**2,11%**	**2,67%**	**2,46%**

[(A)] Rotación voluntaria: Número de empleados que abandonan la organización voluntariamente.
Tasa de Rotación voluntaria % = (Empleados que abandonan la compañía de manera voluntaria durante un ejercicio /Número total de empleados del ejercicio anterior).
*En el EINF 2022 se incluyó, por error, una explicación de la fórmula de cálculo incorrecta.

5.1.2. Modelo retributivo

(GRI 2-20; 2-21; 401-2; 3-3)

El Modelo Retributivo del Grupo Aena se define por los principios de transparencia retributiva, igualdad y no discriminación, en su sentido más amplio (nacionalidad, sexo, edad, etc.), el máximo cumplimiento de la normativa legal aplicable y la incorporación de los mejores estándares, principios y prácticas nacionales e internacionales en la materia[151].

En lo que respecta a los empleados de Aena en España y Brasil, el modelo retributivo sigue un esquema similar para todos los empleados, mientras que el importe salarial total varía en base al nivel de responsabilidad de los mismos, así como a la consecución de objetivos previamente definidos, combinando:

- Retribución fija[152]: determinada de acuerdo al nivel profesional, la ocupación o el nivel de responsabilidad individual. Se incluyen en esta retribución otros complementos aplicables (nocturnidad, jornada, entre otros).
- Retribución variable: se fija en base a un porcentaje determinado del salario fijo que depende de los resultados de la evaluación del desempeño y los logros alcanzados por los empleados. En las filiales de Aena en Brasil, la retribución variable está también definida por el programa de participación en ganancias y resultados aprobado en el convenio colectivo[153].

Entre los Objetivos de Empresa, que aplican a toda la organización, se ha incluido un objetivo ligado a la sostenibilidad. En concreto, se va a evaluar la consecución de los objetivos estratégicos incluidos en el Plan de Acción Climática (PAC) definidos para el año 2023. Dado la importancia que tiene para Aena compatibilizar su actividad con el desarrollo y sostenibilidad, a este objetivo se le ha fijado una ponderación del 25% de los objetivos de empresa.

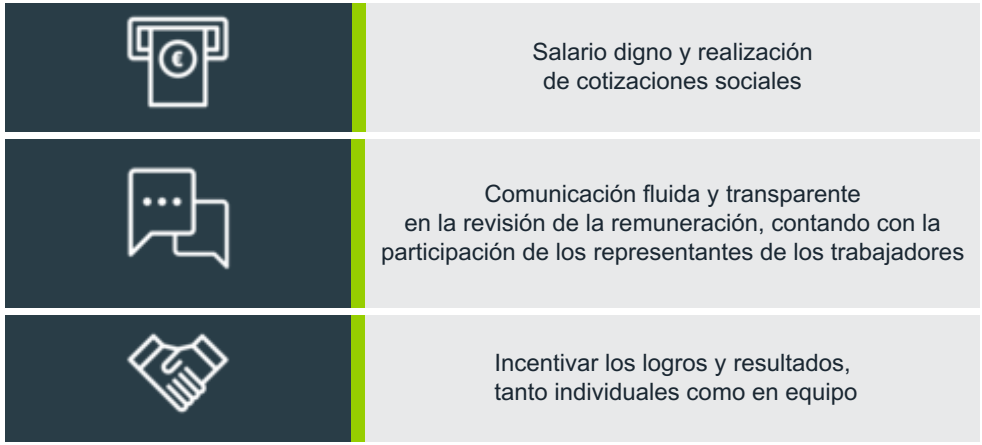
En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se incluyen varias ocupaciones dentro de cada categoría, contando cada una de ellas con un salario base igual para hombres y mujeres, así como para contrataciones de cualquier rango de edad. Asimismo, durante el ejercicio 2023 se han implementado los últimos compromisos acordados en materia de revisión salarial, que han tenido en cuenta el incremento del coste de vida y la inflación en los trabajadores[154].

En 2023, el incremento salarial de los empleados de Aena se ha dado de la siguiente forma:

- En España, un 3,0%[155] (un 3,5% en 2022).
- En Reino Unido, un 6% al igual que en 2022. Adicionalmente, los empleados recibieron una participación en los beneficios de £7,208.52 (8.294,17 €) por empleado a tiempo completo sin ausencias y se han acordado otra serie de beneficios en materia retributiva, como el aumento del salario y de la duración de la licencia de paternidad y maternidad, entre otros.
- Brasil, un 3% (un 7% en 2022).

[151] Las retribuciones de Aena en España se recogen en el Anexo II del I Convenio Colectivo de Grupo Aena, y anualmente se revisan conforme a la Ley de Presupuestos Generales del Estado vigente. La Dirección de Organización y Personas y la representación de los trabajadores firman las tablas salariales anuales, según lo establecido en la legislación y normativa de aplicación.
En Brasil, las tablas salariales se actualizan anualmente por parte del área de Recursos Humanos de acuerdo al acuerdo colectivo local, siendo este departamento responsable de definir las retribuciones iniciales y sus modificaciones, bajo aprobación de la dirección.
En el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido periódicamente se evalúa la remuneración de los empleados con los sindicatos, siendo los acuerdos aprobados por parte del CEO, CFO y el Consejo de Administración local. Este modelo retributivo es revisado por parte de la dirección de Recursos Humanos del aeropuerto.
[152] Las tablas salariales recogidas en el Anexo II del Convenio Colectivo de Grupo Aena son públicas y en ellas puede consultarse la remuneración según categoría profesional tanto para AENA S.M.E. SA como para SCAIRM. Por otro lado, en el caso de Aena Desarrollo Internacional, también es información pública y se puede acceder a través de las tablas salariales recogidas en el Convenio Colectivo de Talleres y Despachos de la Comunidad de Madrid. En esta misma línea, al salario publicado en el Anexo I del Convenio Colectivo se le añaden complementos aplicables como actividad o disponibilidad, entre otros. En Brasil, el documento de referencia es el Primer Acuerdo Colectivo, firmado el 23 de julio de 2020.
En Reino Unido se pone a disposición de los empleados toda la información una vez se finalizan las negociaciones colectivas.
[153] A fecha de cierre de este informe el convenio colectivo de la filial BOAB no se ha definido, pendiente realizar en el ejercicio 2024.
[154] La última revisión salarial considera la posibilidad de bonificaciones y mejoras en los beneficios familiares. Para llegar a un acuerdo, se ha contado con la participación directa de los trabajadores, los representantes sindicales, o la realización de un estudio retributivo comparativo, entre otros. Este enfoque garantiza una toma de decisiones informada y alineada con las prácticas salariales del sector. Adicionalmente a lo anterior, cabe destacar que no existe una política específica relacionada con las revisiones salariales, lo que sugiere que el proceso y los términos específicos de la revisión salarial pueden estar determinados caso por caso, basándose en acuerdos específicos alcanzados durante las negociaciones con el sindicato. Este enfoque flexible permite adaptarse a las circunstancias y necesidades particulares de la organización y sus empleados.
[155] Para España, se ha aplicado un incremento del 3,0% (2,5% + 0,5% Incremento adicional vinculado al IPCA). Está pendiente de aplicación un incremento adicional del 0,5% vinculado al PIB, en caso de cumplimiento, según lo establecido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado 2023.

Aena a través de su Modelo Retributivo garantiza el trato igualitario sin discriminación con:



Además de lo anterior, Aena proporciona diversos beneficios a sus profesionales, entre los que se encuentran seguros de vida, planes de pensiones, seguro médico y cheques restaurante.

Adicionalmente, en España, a través del Programa de Ayudas sociales, se conceden ayudas destinadas a cubrir gastos de estudios, a la conciliación (campamentos estivales y escuelas infantiles), a la salud, nacimientos, discapacidad, etc. Así, en 2023 se han destinado un total de 1,5 millones de euros (1,4 millones de euros en 2022).

Adicionalmente, se cuenta con el Programa de Atención a la Conciliación (PAC) a través del cual se ofrecen recursos básicos y especializados para favorecer la conciliación familiar y laboral a las personas trabajadoras y familiares de primer grado. Estos beneficios no solo reflejan el compromiso de Aena con el bienestar de sus empleados, sino que también respaldan la calidad de vida y la equidad en el lugar de trabajo.

Aena garantiza que los beneficios de los empleados a tiempo completo sean los mismos que los de los empleados a jornada parcial.

Mecanismos de supervisión y control

En el marco del ejercicio de prevención de blanqueo de capitales, son los Auditores de Cuentas quienes llevan a cabo la revisión de contratos, transferencias, cotizaciones de seguridad social y otros documentos relevantes en Aena.

Además, en España la empresa elabora un Registro Retributivo y una Auditoría Retributiva, en conformidad lo establecido en el Real Decreto 902/2020, de 13 de octubre, sobre igualdad retributiva entre hombres y mujeres, a disposición de la representación legal de los trabajadores. La vigencia de esta auditoría está definida en el II Plan de Igualdad, que tiene como objetivo verificar la aplicación efectiva, transversal y completa del principio de igualdad entre mujeres y hombres en materia de retribución. En este sentido, la Comisión Paritaria de Igualdad se erige como el organismo responsable del seguimiento de las desviaciones que pudiesen detectarse en esta materia, así como de la propuesta de medidas que se consideren necesarias para remediar la situación.

Asimismo, la Dirección de Organización y Personas supervisa la correcta aplicación del modelo retributivo.

De la misma manera, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton elabora el reporte de la brecha de género. En este caso, es el área de recursos humanos es el encargado de su gestión y supervisión.

Por último, en Brasil, el área de Recursos Humanos define el modelo retributivo junto con el Director Presidente y el Director General y las tablas salariales. Estas remuneraciones se revisan anualmente, de acuerdo a las actualizaciones previstas en el convenio colectivo negociado con el sindicato y, de ser necesario, a través de una encuesta de remuneraciones realizada en el mercado brasileño.

Remuneraciones medias y brecha salarial [156]

En España, al amparo del Real Decreto 902/2020, de 13 de octubre, de igualdad retributiva entre mujeres y hombres, se elabora el Registro Retributivo, que permite garantizar la igualdad retributiva y asegurar su transparencia y seguimiento.

Para el análisis del modelo retributivo, se han utilizado las retribuciones totales, incluyendo estas todos los conceptos retributivos tales como salario base, salario de ocupación, antigüedad, retribución variable, turnicidad, nocturnidad, seguro médico, seguro de vida y accidentes, plan de pensiones, transporte, vivienda, comida, dietas y locomoción, entre otros. En base a ello, se calcula la retribución normalizada, que se define como aquella que, contemplando todos los conceptos del modelo retributivo, obtendría la persona si hubiese estado contratada durante todo el ejercicio, a tiempo completo.

[156] Se considera “ubicación con operaciones significativas” la misma que en el resto del Informe. Para más información ver apartado “Sobre este informe”.

Como resultado, en 2023 se ha verificado la paridad salarial entre hombres y mujeres, obteniendo un valor para la brecha salarial del 1,6 % en España (2,2 % en 2022). Esta diferencia salarial se produce, principalmente, debido al peso de las retribuciones percibidas por colectivos (como el Servicio de extinción de incendios, Mantenimiento y Sistemas de la información) en los que existe infrarrepresentación femenina, teniendo un elevado porcentaje de representación en la plantilla global, y a cuyos procesos selectivos no se presentan candidatas. Asimismo, la mejora con respecto a 2022 se debe fundamentalmente al menor gasto en horas extraordinarias, en aquellos colectivos donde hay mayor infrarrepresentación femenina.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton la brecha salarial en 2023 ha sido de 18,4 %, (23,3% en 2022), debido principalmente a la naturaleza y características del sector y la dificultad de atraer y retener talento femenino. Además, en el marco del ejercicio de transparencia, se publica, anualmente el Informe de Brecha Salarial de Género 2022, dando respuesta al requerimiento normativo en términos de reporte de brecha salarial, todo ello de acuerdo a la Orientación sobre la Brecha Salarial de Género. Con el objetivo de reducir estos números, se han realizado diferentes actuaciones, entre las que caben destacar la disminución a un 77,9% de hombres en el cuartil salarial más alto en comparación con el 84,4% en 2020; así como a los esfuerzos realizados para la atracción y retención de mujeres en puestos de alto nivel en la industria de la aviación, ya que son el motivo principal de la brecha salarial.

En el caso de las filiales de Aena en Brasil, se aplican las tablas salariales definidas sin distinción de género, haciendo efectivo el derecho a la igualdad de trato y la no discriminación entre mujeres y hombres en materia retributiva. En ese sentido, la diferencia retributiva en Brasil, que se desprende de las cifras de remuneraciones medias de hombres y mujeres, es del 14,6 % (el 17,3% en 2022), debido fundamentalmente a la baja representación femenina que hay en el sector.

Aena reconoce el derecho a una remuneración digna, conforme a la legislación aplicable y el contexto socioeconómico actual.

Remuneraciones medias y su evolución desagregadas por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor (salario fijo + variable) [A] [B] **(GRI 405-2)**

		2022								2023 [C]							
		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		Remuneración media		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		Remuneración media	
		F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M
España [C]	Directivos y titulados	0	0	49.333	50.625	58.023	60.693	**54.871**	**56.945**	0	(*)	51.989	52.966	60.482	63.453	**57.555**	**59.642**
	Coordinadores	0	0	39.900	43.088	43.764	46.122	**43.359**	**45.750**	0	0	41.487	44.280	45.095	47.166	**44.846**	**46.905**
	Técnicos	0	30.803	34.642	36.453	37.271	39.978	**36.634**	**38.732**	(*)	32.783	35.126	36.310	37.855	40.172	**37.227**	**38.887**
	Personal de apoyo	0	0	31.785	32.398	32.384	34.222	**32.216**	**33.754**	(*)	29.068	31.382	32.407	33.118	34.443	**32.508**	**33.860**
	Total	**0**	**30.803**	**40.799**	**40.502**	**43.474**	**45.222**	**42.764**	**43.726**	**29.444**	**32.519**	**41.632**	**41.092**	**44.599**	**46.024**	**43.827**	**44.534**
Reino Unido	Directivos y titulados	(*)	(*)	59.897	71.434	65.540	108.746	**61.762**	**86.584**	39.114	36.232	66.061	85.816	81.618	148.049	**69.614**	**107.047**
	Coordinadores	0	0	36.677	41.624	48.056	36.139	**40.024**	**38.882**	28.337	34.878	44.843	44.440	44.143	56.359	**43.552**	**42.999**
	Técnicos	0	33.328	43.812	57.180	0	62.191	**43.812**	**58.891**		37.038		65.149		72.057		**66.289**
	Personal de apoyo	31.156	30.878	34.203	41.536	36.894	39.904	**34.944**	**40.591**	36.999	34.906	43.221	49.789	45.793	52.268	**43.622**	**49.759**
	Total	**31.917**	**32.349**	**39.378**	**49.091**	**43.017**	**59.396**	**40.217**	**52.422**	**36.658**	**35.250**	**47.828**	**56.429**	**52.223**	**68.624**	**48.503**	**59.467**
Brasil	Directivos y titulados	0	0	70.509	76.498	121.940	120.920	**85.938**	**94.670**			76.822	86.343	92.116	131.847	**80.993**	**103.295**
	Coordinadores	0	0	30.164	31.297	0	30.521	**30.164**	**31.205**			35.323	37.533	34.373	34.826	**35.209**	**37.226**
	Técnicos	5.848	5.848	5.848	5.848	0	5.848	**5.848**	**5.848**	6.738	6.676	7.061	7.021	7.413	7.174	**7.102**	**7.031**
	Personal de apoyo	3.218	4.012	10.370	12.371	11.443	16.344	**9.377**	**12.109**	4.218	7.029	12.004	14.996	13.283	20.721	**11.235**	**14.623**
	Total	**3.744**	**4.624**	**16.806**	**17.623**	**52.880**	**51.884**	**17.554**	**21.214**	**4.800**	**6.901**	**19.466**	**20.423**	**26.045**	**37.729**	**19.110**	**22.378**

[A] En aquellos casos en los que solo existe una persona en una categoría específica, no se muestra la remuneración para evitar su identificación, aunque se ha tenido en cuenta a efectos de cálculo de la remuneración media total.

[B] La remuneración de la Alta Dirección se incluye en el capítulo de Gobierno Corporativo. Se ha tenido en cuenta a efectos de cálculo de remuneración media total.

[C] Para España, se ha aplicado un incremento del 3,0% (2,5% + 0,5% Incremento adicional vinculado al IPCA). Está pendiente de aplicación un incremento adicional del 0,5% vinculado al PIB, en caso de cumplimiento, según lo establecido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado 2023 (un 3,5% en 2022). En Reino Unido 6% (un 6% en 2022) y en Brasil 3% (7% en 2022).

Brecha salarial [A] (GRI 405-2)

		2021	2022	2023
		Retribución Media	Retribución Media	Retribución Media
España	Directivos y Titulados	3,6 %	3,6 %	3,5 %
	Coordinadores	4,2 %	5,2 %	4,4 %
	Técnicos	4,8 %	5,4 %	4,3 %
	Personal de apoyo	2,8 %	4,6 %	4,0 %
	Total	**1,7 %**	**2,2 %**	**1,6 %**
Reino Unido	Directivos y Titulados	22,9 %	28,7 %	35,0 %
	Coordinadores	21,8 %	(2,9) %	(1,3) %
	Técnicos	8,1 %	25,6 %	100,0 %
	Personal de apoyo	6,9 %	13,9 %	12,3 %
	Total	**22,1 %**	**23,3 %**	**18,4 %**
Brasil	Directivos y Titulados	12,9 %	9,2 %	21,6 %
	Coordinadores	5,5 %	3,3 %	5,4 %
	Técnicos	1,8 %	— %	(1,0) %
	Personal de apoyo	16,1 %	22,6 %	23,2 %
	Total	**8,3 %**	**17,3 %**	**14,6 %**

[A] Brecha salarial = (Retribución media hombres – Retribución media mujeres) / Retribución media hombres.

Comparación con el salario mínimo interprofesional [157]

(GRI 202-1)

La categoría inicial estándar posee una retribución salarial que es determinada por la ocupación, según la naturaleza de la función de cargo, sin hacer distinción del género.

A cierre del ejercicio 2023, el salario mínimo de Aena es superior al salario mínimo en todos los países en los que opera.

- En España, según lo dispuesto por el Real Decreto 99/2023, de 14 de febrero, que establece el salario mínimo interprofesional para 2023, se fija un salario mínimo de 1.080 €/mes (equivalente a 15.120 € anuales). Específicamente, el salario equiparado más bajo percibido en las empresas de Aena en España ha sido de 24.943 € para los hombres (25.090 € en 2022) y 24.179 € para las mujeres (23.549 € en 2022). Por consiguiente, el salario medio equiparado más bajo para los hombres representa un 65% (79% en 2022) sobre el Salario Mínimo Interprofesional, y el salario medio equiparado más bajo para las mujeres representa un 60 % (68% en 2022) sobre el Salario Mínimo Interprofesional.
- En el Reino Unido, la remuneración mínima supera los salarios mínimos nacionales, establecidos por el Salario Mínimo Nacional, que desde abril de 2023 es de €11,99 por hora (£10,42 por hora); el salario mínimo en el aeropuerto ha sido de 28,92 € por hora (£25,13 por hora). A este respecto, entre otras cuestiones, las líneas estratégicas del aeropuerto recogen la retribución justa como uno de los aspectos claves. Como muestra de este compromiso, durante 2023 han recibido la Acreditación del Salario Digno en Tiempo Real.
- En Brasil[158], el salario más bajo ha sido 256,89 €/mes (224,3 €/mes en el 2022) tanto en el caso de los hombres como de las mujeres, superando, por tanto, el mínimo legal establecido en 246,19 (214,9 €/mes en el 2021) en un 4,3% para el 2023 (un 4,4% en 2022). Los salarios mínimos por categoría quedan establecidos en el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil.

Aena supera el salario mínimo interprofesional en todos los países en los que opera.

Ratio de compensación total anual [159]

(GRI 2-21)

En el 2023, el ratio de compensación total anual se sitúa:

- 5,2 en España (4,6 en 2022)
- 12,79 en Reino Unido (8,5 en 2022)
- 42,6 en Brasil, (29,5 en 2022).

[157] A excepción de la persona mejor pagada.

[158] En el 2022, en los aeropuertos de Aena en Brasil, el salario medio al mes es de R$1.265 y el mínimo establecido por el gobierno de R$1.212. En el 2023, R$ 1.320, respectivamente.

[159] Se consideran ubicaciones con operaciones significativas la misma que en el resto del informe. Para más información ver apartado "Sobre este informe".
Este indicador es calculado como el ratio de la compensación anual total de la persona mejor pagada de la compañía frente a la mediana de la compensación total anual de todos los empleados (excluyendo a la persona mejor pagada de la Compañía).

En lo que respecta al ratio del porcentaje de incremento de la compensación total anual de la persona mejor pagada de la organización con respecto a la mediana del porcentaje de incremento de la compensación total anual de todos los empleados (excluida la persona mejor pagada), en España es del 11,55%, en Reino Unido 3,37 %[160].

5.1.3. Organización del tiempo de trabajo y desconexión

(GRI 3-3)

Jornada laboral

En España, para los casos de Aena y su filial SCAIRM, es la legislación laboral vigente la que regula el tiempo de trabajo, junto con lo dispuesto en el Convenio Colectivo:

- En lo que respecta a la duración de la jornada, el personal que presta servicios por turnos cuenta con una jornada anual de 1.711 horas. Asimismo, la jornada normal para los trabajadores no sometidos a otro régimen de jornada, tendrá carácter de continuada y de mañana, con una duración semanal de treinta y siete horas treinta minutos, y se realizará de lunes a viernes.
- En cuanto al horario de entrada flexible con un margen de hasta 1 hora y media, entre las 7:00 am y 9:00 am.
- Por último, acerca de las jornadas vacacionales, se establece que el personal disfrutará de veintitrés días laborables de vacaciones anuales retribuidas, en el caso del personal con régimen de jornada a turnos o jornadas especiales disfrutará en treinta días naturales. Adicionalmente, el trabajador, con justificación adecuada, previo aviso, tendrá derecho a los permisos retribuidos por los tiempos y causas como matrimonio, accidente o enfermedad, fallecimiento de cónyuge, nacimiento de hijo, traslado de domicilio, entre otros.

En lo que respecta a la organización del tiempo de trabajo en ADI se regula según las directrices del Convenio Colectivo de Talleres y Despachos de la Comunidad de Madrid, el cual estipula una jornada máxima anual efectiva de 1.765 horas (contenido en el artículo 28).

A fin de garantizar el cumplimiento de los horarios laborales y asegurar que se respeten los límites de tiempo de trabajo, descansos y horas extras, Aena lleva un registro diario de la jornada laboral de sus empleados. A estos efectos, tiene habilitado un sistema de registro de jornadas laborales, disponible tanto en las oficinas físicas como en la intranet[161]. Este sistema permite a las personas trabajadoras consultar sus movimientos diarios y extraer un historial detallado.

En Reino Unido, durante el año 2023, se ha trabajado para brindar mayor flexibilidad a los empleados del Aeropuerto de Londres-Luton, incluyendo la opción de modalidad de trabajo híbrido que pueden adoptar en función de sus necesidades para conciliar el trabajo y la vida personal. Asimismo, aunque no se dispone de un Sistema de Información de Recursos Humanos, el registro de las horas extra de los trabajadores se recoge en la nómina.

El derecho a vacaciones y tiempo libre está garantizado tanto por ley como por los contratos de los trabajadores, asegurando 25 días de vacaciones remuneradas, superando el mínimo legal de 23 días, además de 8 días de festivos.

En las filiales de Aena en Brasil, el tiempo de trabajo viene regulado por la normativa brasileña que se complementa con el Acuerdo Colectivo, instaurando una jornada semanal de 44 horas o una mensual de 220 horas. A su vez, para los empleados que tienen una jornada laboral de turnos, existe la posibilidad de modificar su jornada a una modalidad con turnos de 12 horas durante 2 días consecutivos, seguidos de 2 días de descanso. También se les ofrece la posibilidad de realizar horas extraordinarias, con su abono salarial correspondiente. Por otro lado, aquellos empleados regidos por la jornada administrativa de 44 horas semanales podrán recibir compensaciones como días libres, retribución de horas extra o el recibo de nóminas por separado de forma semestral. Para llevar un registro y control de las jornadas, estas son ingresadas en un sistema electrónico externo, el cual es supervisado por las unidades de Organización y Gestión de Recursos Humanos.

Desconexión digital

El Grupo Aena adapta sus normas en materia de desconexión a los diferentes contextos en los que opera.

En España, la Política de Desconexión Digital de Aena y sus filiales en España, está orientada a fortalecer el derecho a la conciliación entre la vida laboral, personal y familiar. En dicha política se incluyen directrices y recomendaciones fundamentales, entre las cuales se destacan:

- El reconocimiento del derecho a desconexión digital a través de medidas que contribuyan a su conciliación.

[160] Información reportada por primera vez en 2023.
No se dispone de esta información relativa a las filiales de Aena en Brasil debido a la reciente incorporación de la nueva sociedad BOAB.
[161] En cumplimiento con lo establecido en el Real Decreto de Ley 8/2019 de 8 de marzo, que establece medidas urgentes de protección social y combate contra la precariedad laboral

- Establecimiento de límites para reuniones, tanto presenciales como telemáticas, fuera del horario de trabajo, salvo fuerza mayor o urgente necesidad.
- Promover los envíos responsables de correos electrónicos o cualquier otro tipo de comunicación, evitando su uso fuera de jornada laboral, salvo que sea absolutamente necesario.
- Fomento del uso responsable de las herramientas digitales.
- Promoción y garantía del derecho a la desconexión digital durante las vacaciones y otros días libres, en función de lo establecido en la política.

Entre otras cuestiones, se garantiza que la práctica de la desconexión digital no resultará en consecuencias negativas para la promoción o en la imposición de sanciones disciplinarias. Además, se impulsa la desconexión digital a través de actividades de formación y concienciación destinadas a promover la protección y el respeto de este derecho fundamental.

Las filiales de Aena en Reino Unido y en Brasil no disponen de una política específica de desconexión digital. Si bien, en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, el departamento de Tecnologías de la Información ha publicado guías que abordan diversos aspectos, como qué hacer en caso de desconexión o problemas frecuentes al trabajar de forma remota. Además de lo anterior, se incentiva que los empleados no revisen sus teléfonos y correos electrónicos fuera del horario laboral.

El Código de Conducta de Aena recoge el compromiso de la Compañía con favorecer la conciliación de la vida profesional y personal.

Política de Teletrabajo

La consolidación de la Política de Teletrabajo en Aena y sus filiales en España, refleja el compromiso de la Compañía con la modernización de la organización laboral, proporcionando a los trabajadores una mayor autonomía en la planificación y ejecución de sus actividades. Al mismo tiempo, que contribuye a la conciliación entre la vida laboral, personal y familiar.

Esta Política establece los requisitos para acceder al teletrabajo, centrándose en aspectos como el puesto/ocupación, requisitos técnicos, medios materiales y el lugar de trabajo. Asimismo, se definen las condiciones para llevar a cabo el trabajo bajo esta modalidad, manteniendo los estándares de calidad laboral. Desde su implementación, el 81,8 % de las personas trabajadoras que pueden teletrabajar según su puesto/ocupación han optado por esta modalidad, lo que representa un aumento en comparación con el ejercicio anterior (aproximadamente el 80%), evidenciando el éxito de su implementación.

Todos los trabajadores afectados por esta Política, han recibido la información y formación necesaria al respecto. Esto se ha realizado con el objetivo de garantizar la prevención de riesgos laborales de las personas que disfrutan de esta modalidad de trabajo, y asegurar que la actividad laboral se realice en condiciones óptimas de seguridad y salud.

En el Reino Unido, los empleados del Aeropuerto de Londres-Luton disponen también de la posibilidad de acogerse a una modalidad de trabajo híbrida(de 2 a 3 días en la oficina por semana), dependiendo de las necesidades operativas. Además de lo anterior, los empleados tienen la posibilidad de trabajar en remoto desde el extranjero por un período máximo de un mes. Esta medida busca mejorar la seguridad y la flexibilidad en la gestión del equilibrio entre la vida laboral y personal, considerando la diversidad de la fuerza laboral. En 2023, aproximadamente el 21% de la fuerza laboral se encuentra trabajando en formato híbrido. Aunque la cifra ha disminuido con respecto al año pasado (24% en 2022), esto se debe a que algunas unidades, que desempeñan su trabajo en puestos de naturaleza eminentemente presencial, han visto reforzada la plantilla.

En Brasil, en la oficina de servicios centrales existe la posibilidad de acogerse a la modalidad de trabajo híbrido, con trabajo remoto una vez por semana, para las personas elegibles.

5.2. Diversidad e inclusión

(GRI 3-3)

La Compañía establece su compromiso con la promoción de la igualdad y la diversidad en varias normas internas y asegura el despliegue del mismo mediante el establecimiento de objetivos específicos y su inclusión en las estrategias correspondientes[162].

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton forma parte de alianzas para la promoción de la diversidad y el empleo local con LBC a través de Luton Rising, así como la Red de Empleadores para la Igualdad y la Inclusión.

La supervisión de las medidas contra la discriminación en Brasil se realiza en base a lo recogido en la normativa en vigor y en los términos del Acuerdo Colectivo, contando con la participación de los órganos de gobierno, en caso de ser necesario.

Aena concibe la diversidad en su sentido más amplio y plural (raza, nacionalidad, edad, origen social, sexo, estado civil, orientación sexual, religión, ideología política, discapacidad o cualquier otra condición personal, física o social)

Un firme compromiso con la igualdad de oportunidades y la no discriminación extendido a toda la cadena de valor

Personas trabajadoras	Cadena de suministro	Clientes	Sociedad
Rechazo a cualquier tipo de discriminación y tolerancia cero a cualquier forma de discriminación, acoso, bullying o situación hostil. Respeto, fomento de la diversidad e igualdad de oportunidades entre todos los trabajadores y trabajadoras de la Compañía, sin importar el desarrollo de su relación laboral. Formación para prevenir cualquier tipo de discriminación o acoso en los espacios de trabajo. Cultura inclusiva asegurando el acceso al trabajo y la eliminación de barreras. Equipos diversos (competencias, habilidades, experiencias, conocimientos, valores y actitudes). Igualdad de oportunidades: selección y promoción de talentos fundamentada en criterios objetivos de mérito y capacidad. Igualdad de condiciones de desarrollo para trabajadores y trabajadoras con cualquier tipo de discapacidad. Canales de comunicación para comunicar cualquier tipo de conducta irregular.	Principio de transparencia. No discriminación e igualdad de trato para licitadores y licitadoras. Igualdad y diversidad como base para los criterios de selección y adjudicación. Prácticas de salud y seguridad obligatorias. Control sobre el cumplimiento de la legislación vigente en materia laboral, en miras de garantizar un trato digno y justo, un entorno laboral que promueva el respeto a los derechos humanos, diversidad, inclusión y no discriminación. Canales de comunicación para comunicar cualquier tipo de conducta irregular.	Instalaciones aeroportuarias accesibles y adaptadas para todos. Desarrollo de medidas específicas en las instalaciones aeroportuarias. Garantizar que todas las personas puedan disfrutar del transporte aéreo a través de un servicio de calidad, y adaptado a los distintos tipos de diversidad funcional. Uso de lenguaje inclusivo. Canales de comunicación para comunicar cualquier tipo de conducta irregular.	Desarrollo de planes y actuaciones para potenciar los derechos económicos, sociales y culturales, la diversidad, inclusión, igualdad de oportunidades y la no discriminación, además de iniciativas y programas que contribuyan al respeto de los derechos humanos y la consecución de los ODS. Apoyo a colectivos que se encuentran en situación de vulnerabilidad (por ejemplo, integración de jóvenes en el mercado laboral, relación con centros especiales de empleo, etc.).

[162] En Brasil, los aeropuertos de Aena no disponen aún de objetivos específicos al respecto.

...que se hace efectivo a través de un conjunto de normas y herramientas.

Personas trabajadoras	Cadena de suministro y servicio	Mecanismo de supervisión
Plan Estratégico 2022-2026 con inclusión de objetivos específicos en materia de igualdad. Convenio Colectivo: Aena asume el compromiso de ofrecer las mismas oportunidades de acceso al trabajo y promoción profesional para todo su personal, rechazando la discriminación de cualquier tipo. Acuerdo Colectivo de Aena Brasil: Destacan sus cláusulas de protección a mujeres ante situaciones de acoso sexual y de violencia doméstica. Además, en él se incluyen aspectos de género, condiciones médicas, libre afiliación o actividades sindicales, no discriminación en las decisiones de empleo (contratación/promoción/despidos), no discriminación en las condiciones de trabajo (horas de trabajo/formación/remuneración/seguridad social), raza/etnia/nacionalidad, origen social, religión, orientación sexual, responsabilidades familiares (incluido el embarazo), discapacidades, opinión política y edad sancionadoras en su caso. Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton: Los objetivos específicos en términos de inclusión, no discriminación y fomento de la igualdad formaliza el compromiso de la organización con la diversidad. II Plan de Igualdad: Destacan las siguientes medidas acometidas en este año: – Nuevo Protocolo de prevención y actuación frente a situaciones de acoso sexual, por razón de sexo, por orientación sexual y por identidad sexual o expresión de género. – Incremento de formación específica en igualdad (presencial y online). – Facilitación de cambios de puesto para mujeres embarazadas. – Incremento de la presencia en foros, institutos, universidades y ferias para promover la incorporación de mujeres a la compañía. – Difusión efectiva de las medidas de conciliación y corresponsabilidad. – Incrementar la visibilidad de mujeres referentes, en colectivos o puestos con baja representación. La Estrategia de Igualdad, diversidad e inclusión del Aeropuerto de Londres-Luton tiene como objetivo fomentar un lugar de trabajo en el que el objetivo es ser uno mismo. Protocolo de prevención y actuación frente a situaciones de acoso sexual, por razón de sexo, por orientación sexual y por identidad sexual o expresión de género: Establece medidas para prevenir y evitar situaciones de acoso, además del procedimiento a seguir en caso de denuncia o queja por acoso sexual o por razón de sexo, incluyendo a partir de ahora al colectivo LGTBI. Por su parte, la ley brasileña establece la igualdad de derechos para hombres y mujeres. Código de Conducta Asume el compromiso de garantizar la igualdad de oportunidades en el acceso al trabajo y en la promoción profesional, evitando todo tipo de discriminación, así como la prohibición de cualquier tipo de conducta de acoso en el entorno laboral, promoviendo un ambiente y clima de trabajo compatibles con la vida personal y familiar de los trabajadores. Reglamento del Consejo de Administración de Aena: Lleva la discusión en términos de diversidad y no discriminación al nivel más alto de la Compañía, asumiendo explícitamente el compromiso de establecer un objetivo de representación para el sexo menos representado e informar sobre ello. Política de Selección de Candidatos a Consejero: Establece la diversidad como base para la selección y buen funcionamiento del Consejo, considerando como factores diferenciadores la diversidad de género y edad. Política de Sostenibilidad: Dentro de su margen de acción, está proporcionar un entorno laboral seguro y saludable caracterizado por la igualdad de oportunidades y la no discriminación, fomentar la diversidad, la gestión del talento, y la conciliación de la vida profesional y personal, dando especial atención a las dificultades que presentan personas con necesidades especiales. Política de Derechos Humanos: Establece el compromiso de rechazar todo tipo de discriminación y garantizar la igualdad de oportunidades, así como el respeto y el fomento de la diversidad entre los trabajadores. Este compromiso se extiende a la relación con toda la cadena de valor. En Brasil se está trabajando en la elaboración de una Política de Diversidad e Inclusión local. No obstante, en la Política de Derechos Humanos y en la Política de Contratación de Personas, se establece el rechazo a la discriminación tanto en la plantilla sociedad como hacia los clientes. Política de Relaciones con Grupos de Interés: Resguarda los intereses y derechos de los grupos de interés, garantizando la igualdad de trato en términos de información, participación y ejercicio de derechos. Política de Discapacidad (España) y Declaración de Política sobre Discapacidad (Reino Unido): Demuestra el compromiso de la Compañía en contribuir a una sociedad en que las personas en situación de discapacidad tengan su sitio, en miras de construir una sociedad sin exclusión. Esta política asume el compromiso de velar por los intereses de personas con necesidades especiales y garantizar el empleo a cualquier persona independientemente de su condición y sin importar si es un usuario, visitante, empleado u otros agentes. Estricto cumplimiento del *Ley de Igualdad de Oportunidades de 2010*, un marco legal que proporciona directrices específicas en estas áreas y está alineado con los convenios de la OIT.	El Sistema de Cumplimiento Normativo incluye herramientas para el reporte de incidentes y mecanismos de supervisión, procedimiento de debida diligencia, procedimientos internos para garantizar el cumplimiento de las cláusulas de diversidad e igualdad contenidas en los pliegos de contratación. A su vez, el protocolo de actuación frente al acoso sexual y el Código de Conducta consideran acciones correctivas y disciplinarias en casos de discriminación o acoso y sanciones por incumplimientos. Normativa aplicable en materia de contratación (Ley 9/2017): Considera la inclusión de cláusulas de diversidad en las licitaciones y también de mecanismos para realizar seguimiento del grado de cumplimiento de las mismas (y medidas sancionadoras en su caso). Comunicación y denuncia: a través del Canal de Denuncias Actuaciones de formación enfocadas en diversidad, igualdad y no discriminación. Se promueve la flexibilidad, igualdad y conciliación por medio de medidas efectivas (cuidado de niños, permisos parentales más allá de lo exigido legalmente, entre otros). En el Reino Unido, los mecanismos son: *Procedimiento de Quejas de LLA* y *Procedimiento Disciplinario de LLA* (procedimiento interno disciplinario y de reclamaciones), Whistleblowing channel *Declaración sobre la Esclavitud Moderna*.	Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo: Se asume el compromiso de establecer objetivos de representación para el sexo menos representado en el Consejo de Administración. A su vez, elabora material orientativo para alcanzar dicho objetivo y mantener informado al Consejo en términos de diversidad de género, asegurando que sea comunicado en el Informe Anual de Gobierno Corporativo. Comisión de Sostenibilidad y Cambio Climático: Su función está basada en conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas en materias de diversidad, entre otros temas. A su vez, existen comisiones especializadas, como la Comisión de igualdad, la cual se encarga de velar por el seguimiento y el cumplimiento del Plan de Igualdad, analizar las mejores prácticas para su posible implementación, así como de la realización de campañas de sensibilización e información.

5.2.1. Diversidad de género

(GRI 3-3)

Principales objetivos del II Plan de Igualdad

- Aumentar el número de trabajadoras en áreas en que cuentan con baja representación (principalmente colectivos de mantenimiento y servicio de extinción de incendios).
- Concretar una cultura basada en la igualdad de trato y oportunidades, impulsada por acciones formativas y de sensibilización.
- Promover e interiorizar el protocolo de prevención y actuación frente a situaciones de acoso sexual, por razón de sexo, por orientación sexual y por identidad sexual o expresión de género, a toda la plantilla.
- Mantener el cumplimiento de igualdad de trato y oportunidad en los procesos de selección y contratación.
- Priorizar y robustecer las medidas de conciliación entre la vida personal, familiar y laboral.
- Mantener la igualdad del sistema retributivo entre mujeres y hombres.
- Potenciar los procesos de sensibilización y comunicación en términos de igualdad.
- Consolidar la dimensión de género en la gestión de la prevención de riesgos laborales.
- Potenciar la comunicación no sexista e inclusiva y a su vez, promover iniciativas que persigan este objetivo.

Principales objetivos específicos de Aena en materia de igualdad

Estrategia de Sostenibilidad de Aena: Alcanzar en 2026 el 45% de directoras en servicios centrales y el 25 % de directoras en aeropuertos.

Desarrollo de actuaciones específicas para impulsar programas dirigidos a mujeres y la promoción y participación en campañas y eventos relacionados con la igualdad.

En el Reino Unido la Estrategia de Igualdad, diversidad e inclusión del Aeropuerto de Londres-Luton, "*At Work It Is Easy to be me",* incluye entre sus objetivos generales:

- Atraer, reclutar y retener una fuerza laboral diversa.
- Asegurarse de que los empleados sean incluidos, escuchados y tratados de manera justa.
- Crear un equipo senior más diverso cuando los roles estén disponibles.
- Incorporar ED&I en boletines y actualizaciones de la empresa.
- Crear un calendario de inclusión que celebre eventos culturales y religiosos.

En lo que respecta igualdad de género, en España, basándose en los objetivos delineados en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, el despliegue del compromiso se ejecuta a través del II Plan de Igualdad de Aena, vigente hasta el ejercicio 2025.

Este Plan, de carácter transversal, contempla un conjunto organizado de objetivos y más de 40 medidas en materias como la promoción profesional, la formación y capacitación y las condiciones laborales, entre otras.

Durante 2023 se ha continuado avanzando en el desarrollo de las medidas previstas, destacando, entre otras:

- Realización de encuestas de opinión sobre la Igualdad, a toda la plantilla. Se llevó a cabo esta actuación con el fin de conocer la opinión de los empleados y empleadas, sobre diferentes aspectos relacionados con la igualdad de oportunidades en la compañía, con carácter anónimo y confidencial. La información será analizada en el seno de la Comisión Paritaria de Igualdad, de cara a mejorar aquellos aspectos que puedan ser susceptibles de mejora.

- Desarrollo el nuevo Protocolo de prevención y actuación frente a situaciones de acoso sexual, por razón de sexo, por orientación sexual y por identidad sexual o expresión de género.
- Continuidad del espacio "Contamos por Igual" en el newsletter para dar visibilidad, principalmente a mujeres referentes en colectivos o puestos infrarrepresentados.
- Formación online para la prevención y actuación frente al acoso sexual y/o por razón de sexo, para toda la plantilla.
- Revisión e informe del Registro Retributivo anual.
- Creación de un curso de lenguaje inclusivo y no sexista, para toda la plantilla, para sensibilización a todo el personal.
- Fomento de la difusión efectiva de las medidas de conciliación y corresponsabilidad vigentes.
- Promoción de las medidas sociales existentes de atención y apoyo a las posibles víctimas de violencia de género.
- Difusión de convocatorias de selección en asociaciones de mujeres víctimas de violencia de género.
- Presencia en foros, institutos, universidades y ferias para promover la incorporación de mujeres en la Compañía, principalmente de carreras STEM (Ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas, por sus siglas en inglés).

La supervisión del Plan se lleva a cabo por la Comisión Paritaria de Igualdad, integrada por representantes de Aena en España y las organizaciones sindicales presentes en la Coordinadora Sindical Estatal (CSE). Así, en lo que respecta a las facultades principales relacionadas con el II Plan de Igualdad, esta Comisión se encarga de:

- Velar porque en la entidad se cumpla el principio de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres.
- Sensibilizar a la organización sobre la importancia de impulsar la igualdad.
- Impulsar la difusión del Plan de Igualdad y promover su implantación.
- Realizar el seguimiento, evaluación y revisión del Plan.

Por su parte, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha aprobado su Estrategia de Igualdad, Diversidad e Inclusión, cuyo grado de consecución es supervisado por el área de recursos humanos. Entre sus principales objetivos en materia de igualdad, se encuentran:

- Atraer, reclutar y retener un personal diverso.
- Garantizar que los empleados se sientan incluidos, escuchados y tratados de manera justa.
- Crear un equipo directivo más diverso.
- Incluir aspectos relacionados con la igualdad, diversidad e inclusión en los boletines y actualizaciones de la Compañía.
- Puesta en marcha de eventos de diversa índole enfocados a la promoción de la igualdad.

Sobre el progreso de estos objetivos, durante 2023:

- Se han llevado a cabo revisiones detalladas para identificar brechas y se han implementado mejoras en políticas y procesos, incluyendo licencia parental, quejas e igualdad de oportunidades.
- Se han introducido encuestas periódicas que incluyen preguntas relacionadas con aspectos en materia de igualdad, diversidad e inclusión.
- Se han proporcionado formaciones específicas en materia de igualdad, diversidad e inclusión a los gerentes.

En lo que respecta a las filiales de Aena en Brasil, hasta la fecha no disponen de un plan de igualdad independiente. No obstante, su gestión en la materia responden a los compromisos asumidos en la Política de Derechos Humanos, la Política de Sostenibilidad y el Código de Conducta.

Diversidad de género en estructuras organizativas de la Compañía

Representatividad del género femenino
37,7 % de la plantilla del Grupo (37,2% en 2022)
50,0 % del Consejo (40% en 2022)
45,2 % en categorías directivas o tituladas (44% en 2022)
33,2 % ocupan puestos STEM (33,1% en 2022)
40,3 % aquellas que contribuyen directamente a la generación de ingresos de la Compañía (39,5% en 2022).

Casos de discriminación y acciones correctivas

(GRI 2-26; 3-3; 406-1)

Durante 2023, se han recibido 6 denuncias por acoso en Aena y sus filiales en España (3 en 2022), 0 en las filiales en Reino Unido (0 en 2022) y 15 en sus filiales en Brasil (3 en 2022).

De las recibidas en España, 1 se ha inadmitido, 1 se encuentra en fase previa a la investigación, 3 de ellas están en proceso de investigación y 1 se ha archivado por desistimiento del informante. Por lo que hay 0 denuncias de acoso cerradas tras la oportuna investigación en 2023 (ver apartado 1.2.10. Canal de denuncias, para más información).

En lo que respecta a las recibidas a través de los canales habilitados en las filiales de Aena en Brasil dos han sido cerradas como poco concluyentes, una como parcialmente procedente, once consideradas como improcedentes y una cerrada por no disponer de datos suficientes (y no imputable a Aena) (ver apartado 1.2.10. Canal de denuncias, para más información).

A este respecto, en España[163], en 2023 la Comisión Paritaria de Igualdad ha acordado el nuevo Protocolo de prevención y actuación frente a situaciones de acoso sexual, por razón de sexo, por orientación sexual y por identidad sexual o expresión de género con la finalidad de prevenir cualquier acto que pudiera surgir de esta naturaleza y, en su caso, resolverlos de forma garantista y ágil[164]. Los objetivos principales de este nuevo protocolo son:

- Dar respuesta a la necesidad de prevenir, sensibilizar y, en su caso, erradicar con todas las garantías estas formas de violencia y discriminación en el ámbito laboral.
- Conseguir una atención rápida en la intervención y gestión ante posibles situaciones de este tipo.
- Defender la tolerancia y el respeto a la diversidad, la igualdad y la inclusión del colectivo LGTBI.
- Contemplar la legislación vigente en esta materia.
- Cumplir con las medidas acordadas en el II Plan de Igualdad.

En base a este nuevo procedimiento, ante cualquier conducta irregular se podrá presentar una comunicación a través del Canal de denuncias, por correo postal, o mediante la petición de una reunión presencial, en ambos casos con la persona física responsable del Sistema de Cumplimiento de Aena. Su evaluación y seguimiento se realizará de acuerdo a lo establecido en el procedimiento, que en cualquier caso se rige por los principios de diligencia, confidencialidad, garantía y protección de la intimidad y dignidad de las personas víctimas de acoso sexual, por razón de sexo, orientación sexual, identidad o expresión de género; así como por los principios de contradicción e imparcialidad, y respeto a los derechos de todas las personas implicadas en el procedimiento.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone del procedimiento de quejas de acuerdo con el cual:

- Se deben resolver las denuncias en su etapa más temprana y tratarlas de la manera más razonable y rápida posible.
- Estas serán investigadas y los empleados serán informados del resultado, incluyendo los posibles retrasos que pudieran producirse en su resolución.
- Se podrá contar con el asesoramiento del área de recursos humanos para cualquier duda o consulta.

Las situaciones por las cuales se pueden comunicar posibles irregularidades contemplan términos y condiciones de empleo, aspectos relacionados con la salud y seguridad, relaciones laborales, bullying y acoso, nuevas prácticas laborales, entorno laboral y cambios organizativos. Para ello, se podrá utilizar el *Whitleblowing channel*.

De la misma manera, en Brasil el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil rechaza cualquier conducta irregular en esta materia, permitiendo la adopción de medidas disciplinarias en su caso. A estos efectos, los empleados tienen la posibilidad de realizar comunicaciones de esta naturaleza a través del Canal da ética, entre otros.

Formación en igualdad

- En el caso de España, 1.586 personas han participado en programas de formación en materia de igualdad entre hombres y mujeres, de ellas 1.361 han realizado el curso “Igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres”, todas las personas que se incorporan a Aena reciben convocatoria a este curso.
- Se ha formado en comunicación inclusiva y no sexista al personal de Organización y Personas y a los editores de los portales de la intranet. Además se ha desarrollado un curso online para toda la plantilla sobre lenguaje inclusivo y no sexista, con el objetivo de sensibilizar y promover este lenguaje dentro de la organización. Se ha convocado a toda la plantilla para su realización.

[163] Aena S.M.E., S.A. y AIRM.
[164] Tanto el Protocolo de Acoso laboral como el sexual se han adaptado en 2023 a los requerimientos de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción.

- Se ha realizado formación para la prevención y actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo, dirigido a toda la plantilla.
- Participación en el programa Promociona que impulsa una mayor presencia de mujeres en la Alta Dirección.
- Continúa disponible en la plataforma de aprendizaje para todos los empleados y empleadas, formación para la eliminación de sesgos.
- En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha desarrollado programas formativos específicos en materia de igualdad, diversidad e inclusión especialmente destinado a personas con puestos de responsabilidad (gerentes).
- Por su parte, en Brasil, en los aeropuertos de Aena se han llevado acabo acciones de sensibilización en la materia.

	2022	2023	Objetivo
Mujeres en plantilla (%)	**37,2 %**	**37,7 %**	**— %**
Mujeres en el Consejo de Administración (%) (A)	**40,0 %**	**50,0 %**	**Mantener o superar el 40% en 2023 y años sucesivos**
Mujeres en puestos de directivos o titulados (%)	**44,5 %**	**45,2 %**	
Mujeres en puestos pre-directivos en la carrera de gestión (%)	**44,5 %**	**42,9 %**	
Mujeres en posiciones organizativas consideradas STEM	**33,1 %**	**33,2 %**	
Mujeres en posiciones que contribuyen directamente a la generación de ingresos (%)	**39,5 %**	**40,3 %**	

Nota: cálculo consolidado, realizado sobre el total de hombres y mujeres en cada grupo/clase.
(A) Política de selección de miembros del Consejo de Administración de Aena. Proyecto de Ley orgánica de representación paritaria y presencia equilibrada de mujeres y hombres.

Porcentajes de plantilla por sexo, edad y categoría profesional (a 31 de diciembre) (GRI 405-1)

2023

	España						Reino Unido						Brasil						Total					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M
Alta Dirección	— %	— %	0,01 %	0,01 %	0,05 %	0,05 %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	0,01 %	0,01 %	0,05 %	0,05 %
Directivos y titulados	— %	0,01 %	3,70 %	4,57 %	6,06 %	7,12 %	0,02 %	0,02 %	0,39 %	0,40 %	0,22 %	0,25 %	— %	— %	0,13 %	0,29 %	0,04 %	0,14 %	0,02 %	0,03 %	4,22 %	5,26 %	6,32 %	7,51 %
Coordinadores	— %	— %	0,41 %	1,12 %	3,22 %	7,46 %	0,02 %	0,04 %	0,19 %	0,03 %	0,10 %	0,02 %	— %	— %	0,41 %	0,62 %	0,06 %	0,09 %	0,02 %	0,04 %	1,01 %	1,77 %	3,38 %	7,57 %
Técnicos	0,01 %	0,17 %	3,87 %	10,60 %	11,46 %	19,01 %	— %	0,03 %	— %	0,32 %	— %	0,23 %	0,06 %	0,12 %	0,44 %	1,71 %	0,11 %	0,42 %	0,07 %	0,32 %	4,31 %	12,63 %	11,57 %	19,66 %
Personal de apoyo	0,01 %	0,03 %	1,09 %	0,64 %	1,89 %	1,52 %	0,10 %	0,20 %	1,33 %	2,14 %	0,82 %	1,22 %	0,14 %	0,18 %	1,24 %	1,45 %	0,09 %	0,15 %	0,25 %	0,41 %	3,66 %	4,23 %	2,80 %	2,89 %
Total	**0,02 %**	**0,21 %**	**9,08 %**	**16,94 %**	**22,68 %**	**35,16 %**	**0,14 %**	**0,29 %**	**1,91 %**	**2,89 %**	**1,14 %**	**1,72 %**	**0,20 %**	**0,30 %**	**2,22 %**	**4,07 %**	**0,30 %**	**0,80 %**	**0,36 %**	**0,80 %**	**13,21 %**	**23,90 %**	**24,12 %**	**37,68 %**

2022

	España						Reino Unido						Brasil						Total					
	< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años		< 25 años		Entre 25 y 45 años		> 45 años	
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M
Alta Dirección	— %	— %	— %	— %	0,1 %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	— %	0,1 %	— %
Directivos y titulados	— %	— %	4,1 %	5,2 %	6,1 %	7,3 %	— %	— %	0,3 %	0,5 %	0,2 %	0,4 %	— %	— %	0,1 %	0,1 %	— %	0,1 %	— %	— %	4,5 %	5,8 %	6,3 %	7,8 %
Coordinadores	— %	— %	0,5 %	1,5 %	3,5 %	8,0 %	— %	— %	0,1 %	— %	0,1 %	— %	— %	— %	0,2 %	0,4 %	— %	0,1 %	— %	— %	0,8 %	2,0 %	3,6 %	8,0 %
Técnicos	— %	0,2 %	4,4 %	11,7 %	11,4 %	19,7 %	— %	— %	0,1 %	0,3 %	— %	0,3 %	— %	— %	0,2 %	0,9 %	— %	0,1 %	— %	0,2 %	4,6 %	12,9 %	11,4 %	20,1 %
Personal de apoyo	— %	— %	0,9 %	0,7 %	1,8 %	1,6 %	0,2 %	0,1 %	1,2 %	1,8 %	0,8 %	1,0 %	0,1 %	0,1 %	0,7 %	0,6 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,2 %	2,9 %	3,1 %	2,7 %	2,7 %
Total	**— %**	**0,2 %**	**10,0 %**	**19,1 %**	**22,9 %**	**36,6 %**	**0,2 %**	**0,1 %**	**1,7 %**	**2,6 %**	**1,1 %**	**1,7 %**	**0,2 %**	**0,1 %**	**1,1 %**	**2,0 %**	**0,1 %**	**0,3 %**	**0,3 %**	**0,4 %**	**12,8 %**	**23,8 %**	**24,0 %**	**38,6 %**

Actuaciones más relevantes llevadas a cabo en materia de diversidad de género en 2023

En España, cabe destacar:

- Obtención del distintivo de Igualdad en la Empresa (DIE), otorgado por el Ministerio de Igualdad, por la aplicación de políticas de igualdad de trato y de oportunidades con sus trabajadoras y trabajadores, mediante la implantación de planes y medidas de igualdad, en áreas como el acceso al empleo y las condiciones de trabajo, incluidas las medidas de conciliación y corresponsabilidad, la política retributiva con enfoque de género, la comunicación inclusiva, los aspectos relativos al modelo organizativo, la Responsabilidad Social Corporativa, etc.
- Programa de Mentoring "Líderes desarrollando líderes", en el que han participado 117 mujeres hasta 2023, (102 en 2022), representando un 42% (41% en 2022), entre las cuales, el 43% asumen la figura de mentoras (42% en 2022).
- Inclusión por segundo año, en el Sustainability Year Book, el anuario de sostenibilidad que reconoce y clasifica a las principales empresas del mundo en función de sus prácticas empresariales sostenibles y responsables con la sociedad y el planeta, incluyendo cuestiones en materia de diversidad.
- Inclusión en el "I Ranking de Empresas por la Igualdad" de la Fundación Woman Forward, en el puesto 16 de 50. Esta fundación se dedica a promover el liderazgo femenino en el entorno empresarial.
- Programas de formación de Alta Especialización, dirigidos principalmente a puestos de responsabilidad e impartidos por escuelas de negocio de reconocido prestigio como IESE, ESADE, IE y diferentes Universidades. En 2023, 6 directivas han asistido a este tipo de programas o cursos de especialización, enfocados al desarrollo de competencias directivas.
- Desarrollo de una sección específica en la revista interna "Contamos por igual", un espacio dedicado a experiencias, historias y opiniones sobre igualdad.
- Difusión y/o colaboración en iniciativas relacionadas con la igualdad y diversidad de género desarrolladas por instituciones públicas y privadas:
  - Día Internacionales de la Mujer y la Niña en la Ciencia, Día Internacional de la Mujer en la Ingeniería, Día Internacional de la Mujer.
  - Entrevista a la Directora General Comercial e Inmobiliaria.
  - Participación de la Directora de Organización y Personas, en el foro de Europa Press, "Generación de Oportunidades".
  - Realización de una entrevista-coloquio con Lara Diloy y Elena Mayoral, Directora General de Aeropuertos.
  - Mujeres directivas y altos cargos visitan el aeropuerto.
  - Participación en el vídeo realizado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por el Día de la Mujer, en el que pone en valor la labor de las profesionales de las empresas del grupo MITMA.
- Realización de un flashmob con motivo del día de la mujer.
- Iluminación de algunos de los aeropuertos de la red con motivo de la celebración del "Día de la mujer".
- Exposición de muestras expositivas en aeropuertos para apoyar diferentes conmemoraciones, como por ejemplo en el Aeropuerto de la Gomera, con motivo de la conmemoración del Día Internacional de la mujer rural, una muestra de fotografías sobre las mujeres emprendedoras
- Aena ratifica su inclusión en el IBEX Gender Equality Index, que reconoce y promueve la igualdad de género, liderado por BME (Bolsas y Mercados Españoles). Los requerimientos para entrar en el índice exigen una representación femenina entre un 25% y un 75% en su Consejo de Administración, así como entre un 15% y un 85% en la Alta Dirección.

Por su parte, en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton:

- Durante 2023 se ha mantenido la adhesión a al Employers Network For Equality & Inclusion.
- Al igual que en el ejercicio anterior, se ha seguido trabajando en el desarrollo de un informe interno en materia de Igualdad, Diversidad e Inclusión, con el fin de asegurar los derechos de todos los trabajadores.
- Consecución de los objetivos previstos en la Estrategia de Igualdad, Diversidad e Inclusión.

Por último, en lo que respecta a las filiales de Aena en Brasil, se han realizado acciones de sensibilización sobre la Igualdad de Género.

5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad

(GRI 3-3)

En todos los países en los que el Grupo Aena desarrolla su actividad, se garantiza la accesibilidad a las oportunidades de empleo, eliminando cualquier tipo de dificultad que pueda surgir al respecto y fomentando la igualdad de oportunidades. En este sentido, se ha implementado un modelo de acceso inclusivo en las convocatorias de empleo y pruebas de selección, llevando a cabo todas las adaptaciones necesarias para favorecer la adecuada participación de todas las personas, sin importar su condición, prestando especial atención a aquellas que se encuentran en situación de discapacidad en cualquiera de sus formas.

- Las ofertas de empleo recogen de forma expresa la realización de adaptaciones que resulten necesarias en caso de discapacidad. Adicionalmente, en Aena se contrata a centros especiales de empleo[165].
- En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton participa en actividades orientadas a la promoción del empleo, como ferias de empleo accesibles. Además, publica las oportunidades laborales en diferentes plataformas locales como *Connect 2 Luton*, la propia página de empleo del Aeropuerto (*Careers Page*), etc. En caso de tener que realizar una entrevista presencial, se garantiza la correcta adaptación de las instalaciones.
- Por su parte, en las filiales de Aena en Brasil se publican vacantes específicas para personas con discapacidad en la web local. También se llevan cabo otras adaptaciones específicas, como las desarrolladas para dar respuesta a las necesidades de personas con problemas auditivos en procesos de selección.

Asimismo, en 2023, Aena Brasil ha colaborado con el Centro de Integración Empresa-Escuela) para brindar apoyo a jóvenes con discapacidades intelectuales, facilitándoles la integración en el mercado laboral mediante asistencia en los procesos de selección.

A finales del ejercicio 2023

Un 1,56 % de la fuerza laboral cuenta con alguna diversidad funcional

España	Reino Unido	Brasil
1,42 %	1,11 %	3,52 %

Empleados con discapacidad (GRI 405-1)

	Efectivos		% sobre la plantilla Total	
	2022	2023	2022	2023
España [(A)]	120	121	1,46 %	1,42 %
Reino Unido [(B)]	11	9	1,61 %	1,11 %
Brasil	11	28	3,15 %	3,52 %
TOTAL	**142**	**158**	**1,54 %**	**1,56 %**

[(A)] Dato correspondiente al número efectivo de empleados con discapacidad en plantilla a 31 de diciembre, sin considerar el número equivalente resultante de medidas compensatorias.

De acuerdo a la legislación vigente en España, el porcentaje de empleados con discapacidad se calcula en función del número efectivo de personas con discapacidad en plantilla a 31 de diciembre, y el número equivalente de personas resultado de las medidas compensatorias aprobadas por Resolución de la Dirección General del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) sobre la Declaración de excepcionalidad y adopción de medidas alternativas para el cumplimiento de la cuota de reserva en favor de los trabajadores con discapacidad.

A fecha de publicación del presente informe, están actualizados los datos de declaración de excepcionalidad hasta 2021, estando pendiente la de los ejercicios 2022 y 2023 que se actualizarán durante el primer trimestre de 2024 en la nueva herramienta informática habilitada a tal fin por el SEPE.

[(B)] Restricciones de confidencialidad: En Reino Unido, la discapacidad se considera una característica protegida de acuerdo con el Equal Opportunity Act 2010 (que cubre a todos los empleados locales). Únicamente se puede disponer de información de aquellos trabajadores que, voluntariamente, aporten dicha información. En base a lo anterior, en 2023, 9 empleados con diversidad funcional han trabajado en el Aeropuerto de Londres-Luton. (información no reportada en el ejercicio 2022, si bien reportada en este informe).

[165] De esta manera se aborda la cuota de reserva de puestos de trabajo destinados a personas con discapacidad, contribuyendo al cumplimiento del artículo 42 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social.

5.2.3. Accesibilidad en los servicios

(GRI 3-3)

Con el propósito de asegurar el acceso sin restricciones para todas las personas que transitan por los aeropuertos (empleados, clientes, proveedores y usuarios), el Grupo Aena ha implementado instalaciones y centros de trabajo que incorporan adaptaciones consideradas objetivamente necesarias en el entorno laboral. En este sentido, Aena ha colaborado activamente con organizaciones de referencia, como CERMI o la Confederación de Autismo de España, para garantizar la accesibilidad universal.

Asimismo, se ofrece el servicio de acompañamiento a personas con movilidad reducida en todos los aeropuertos del Grupo (ver Capítulo 6 para más información).

En el Reino Unido, la gestión en el Aeropuerto de Londres-Luton sigue enfocada en colaborar con proveedores de salud ocupacional para que los empleados que lo requieran tengan la mejor atención. En Declaración de Política sobre Discapacidad se incluye los intereses de las personas en situación de discapacidad, ya sean usuarios, visitantes o empleados.

En Brasil, las filiales de Aena disponen de un Manual de Operación para Personas con Necesidades de Asistencia Especial, que tiene como objetivo definir los procedimientos y controles de datos relativos a la asistencia de personas en necesidad de asistencia especial.

5.2.4. Entorno de trabajo diverso e inclusivo

En España, la Compañía, alineada con las demás empresas públicas pertenecientes al grupo MITMA, y a la Red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGTBI (REDI), promueve activamente la diversidad e inclusión del colectivo LGTBI en el ámbito del Sector Público Estatal. La REDI se centra en la sensibilización y la creación de un entorno laboral propicio para el adecuado desempeño de sus miembros.

En el Reino Unido, además de lo establecido en el Código de Conducta, la orientación sexual y la asignación de género están protegidas de cualquier tipo de discriminación, el acoso y el bullying, al amparo del Equality Act 2010, así como en la política de igualdad de oportunidades e inclusión y dignidad.

Como parte de la estrategia de Equidad, Diversidad e Inclusión (ED&I), se brinda a los empleados la oportunidad de unirse o crear grupos de apoyo y redes, incluyendo a miembros de la comunidad LGTBI. Además, se ha conmemorado el Mes del Orgullo a través de una serie de publicación en el boletín interno y la realización de charlas de concienciación.

Por su parte, en Brasil, en las filiales de Aena se llevan a cabo acciones de sensibilización en esta materia.

Aena reafirma su compromiso contra la discriminación y favorece la sensibilización y el ambiente apropiado para la inclusión efectiva del colectivo LGTBI en el entorno laboral.

5.2.5. Diversidad cultural en órganos de gobierno y empleados

El Grupo Aena reconoce y valora positivamente la contribución de la diversidad cultural y la convergencia de distintas culturas y nacionalidades en el seno de la Compañía.

En 2023, el Grupo cuenta con 46 nacionalidades distintas, 18 de la Unión Europea y 28 no europeas (38 en 2022, 16 de la Unión Europea y 22 no europeas).

Distribución de empleados en la plantilla por nacionalidad

	% en plantilla		% en puestos directivos y de gestión	
	2022	2023	2022	2023
Española	88,39 %	83,61 %	92,68 %	91,78 %
Brasileña	3,74 %	7,80 %	1,19 %	2,36 %
Británica	6,09 %	6,28 %	5,29 %	4,68 %
Polaca	0,42 %	0,54 %	0,04 %	0,13 %
Rumana	0,29 %	0,49 %	— %	0,08 %
Italiana	0,14 %	0,16 %	0,13 %	0,13 %
Alemana	0,11 %	0,10 %	0,09 %	0,08 %
Francesa	0,10 %	0,09 %	0,04 %	0,04 %
Otras	0,73 %	0,92 %	0,53 %	0,72 %
TOTAL	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

5.2.6. Diversidad generacional, gestión de la edad y fomento de la integración laboral de los jóvenes

(GRI 3-3)

La edad media de la plantilla en 2023	
47,49 años	
Hombres	Mujeres
47,23 años Vs. 47,63 años en 2022	47,92 años Vs. 48,00 años en 2022

El Grupo Aena también destaca la diversidad generacional como valor agregado al entorno laboral, es por eso que impulsa el empleo y la formación de las diferentes generaciones. A este respecto, destacan las siguientes iniciativas desarrolladas en 2023:

- En España:
  - 28 convenios vigentes: se mantienen colaboraciones estratégicas con 19 universidades (públicas y privadas), así como con 4 centros de estudios, formativos o de negocios, y 5 centros de formación profesional. Estos acuerdos han facilitado oportunidades para que 71 estudiantes de grado y máster, así como 9 de formación profesional, realicen prácticas curriculares o extracurriculares.
  - Ferias de Empleo: se ha incrementado la participación en este tipo de eventos, tanto de forma presencial como telemática, contribuyendo a promocionar positivamente la marca Aena. En total, se ha participado en más de 20 ferias en diferentes partes de España. Igualmente, este tipo de acciones se llevan a cabo por parte del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido.
  - Estrategia de Employer Branding: en el marco de esta estrategia, se ha dado continuidad a la red de Embajadores de Marca y Diversidad. Su objetivo es transmitir la imagen de Aena como empleador tanto interna como externamente. Esta iniciativa busca fortalecer el compromiso y la fidelización de los propios trabajadores, así como aumentar el interés de posibles candidatos en unirse a la Compañía. La II Jornada de Embajadores de Marca y Diversidad, que se ha gestionado durante 2023, tiene su punto culminante, con su celebración en enero del 2024. Contribuirá a incrementar tanto el número de Embajadores como la presencia en aquellos centros que no pudieron participar en la convocatoria anterior. En la formación de la red de Embajadores, se ha priorizado la equidad y diversidad, considerando aspectos como la edad, género, ocupación, nivel profesional, antigüedad y lugar de trabajo.
- En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton:
  - Se han consolidado las actividades en colaboración con el Princes Trust programme con el objetivo de brindar a los jóvenes de las zonas circundantes la oportunidad de disfrutar de una experiencia de aproximadamente cinco semanas en el aeropuerto, fomentando así la experiencia laboral juvenil.
  - Se ha aprobado la Política y orientación para la menopausia, que tiene como objeto sensibilizar sobre la transición a esta nueva etapa en las mujeres y proporcionar información y apoyo a las personas directa o indirectamente afectadas.
  - Además, se han establecido objetivos específicos en la materia, como fomentar que, los miembros senior compartan su experiencia laboral y orientar a los jóvenes en sus respectivos campos. De cara al próximo ejercicio se está evaluando la puesta en marcha de programas y acuerdos con universidades y escuelas de negocio.
- En Brasil, se mantienen los esfuerzos por fomentar el empleo juvenil mediante iniciativas concretas, como Joven Aprendiz.

Distribución de la plantilla por franjas de edad (%) (Consolidado)

	2022	2023
<30 años (%)	3,77 %	4,62 %
30-50 años (%)	55,36 %	54,78 %
> 50 años (%)	40,87 %	40,60 %

	Convenio con Universidades	Convenios con escuelas de negocios	Convenios con centros de formación profesional
Andalucía	Universidad de Cádiz Universidad de Málaga Universidad de Sevilla	Instituto de Estudios Cajasol	
Baleares	Universidad de las Islas Baleares		IFP Pau Casesnoves
Cataluña	Universidad Politécnica de Catalunya		
Galicia	Universidad de Vigo		
León	Universidad de León		
Madrid	Universidad Antonio Nebrija Universidad Autónoma de Madrid Universidad Carlos III Universidad Complutense de Madrid Universidad de Alcalá de Henares Universidad Politécnica de Madrid Universidad Pontífica de Comillas Universidad Rey Juan Carlos CUNEF Hospital Puerta de Hierro Madrid	Centro de Estudios Garrigues CIS (The College for International Studies) IESE	IFP Claudio Galeno IFP Francisco Tomás y Valiente IFP Vigiles IFP Virgen de la Paloma
Rioja	UNIR		
Valencia	Universidad de Alicante		

5.3. Promoción y desarrollo de talento, habilidades y conocimientos

(GRI 3-3)

5.3.1. Compromiso con la atracción, desarrollo y retención del talento

El Plan Estratégico 2022-2026 reconoce la cultura y el talento como habilitadores clave para el cumplimiento de los objetivos marcados por la Compañía y el óptimo desempeño del Plan. Así se recoge también en España, en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, en la línea "Desarrollo de la carrera profesional", la cual, tiene el foco en la formación de trabajadores y la atracción de talento, con el fin de detectar y promover el alto rendimiento, la motivación y el compromiso. Todo lo anterior redunda en la mejora de la imagen de marca de Aena.

En Reino Unido, la atracción de mejores talentos y el apoyo a los empleados para el desarrollo satisfactorio de sus carreras queda recogido en la Estrategia de Negocio Responsable. En esta línea, se han desarrollado iniciativas concretas como el programa Get Into Airport, enfocada a la generación de talento en el futuro.

En las filiales de Aena en Brasil, al igual que en años anteriores, la estrategia de recursos humanos está enfocada en el desarrollo y la promoción interna de los trabajadores, la retención de talento, y la mejora del clima laboral de la Compañía.

5.3.2. Atracción, desarrollo y retención del talento

(GRI 404-2)

El Grupo Aena plantea el desarrollo de actuaciones específicas para desplegar y hacer efectivo su compromiso con la atracción, desarrollo y retención del talento.

Entre ellas, en España:

- Estrategia de Employer Branding: con el objetivo de fomentar el sentimiento y orgullo de pertenencia, así como atraer y retener el mejor talento para afrontar los retos futuros, a través del fortalecimiento de la imagen de marca como empleador. En este marco, en 2023, se ha acudido a 20 Ferias de empleo en diferentes puntos geográficos.
- Embajadores de marca y diversidad: involucra a los empleados de la organización que encarnan la identidad corporativa y se identifican con su cultura, propósito y oferta de valor, ayudando a difundirlos para visibilizar las fortalezas de la Compañía y mejorar su atractivo en el ámbito del desarrollo profesional. Durante 2023, los embajadores de marca han participado en varias iniciativas, celebradas en diversas ubicaciones geográficas, difundiendo la propuesta de valor como empleados de Aena. Asimismo, se ha gestionado durante 2023 una nueva Jornada de Embajadores de Marca que se ha celebrado en enero de 2024.
- Programas de gestión de potencial: desarrollo de Planes de Carrera y mejora del Plan de Sucesiones de Puestos Clave. En este sentido, durante 2023, se está desarrollando el Programa de gestión de potencial llamado "Personas 4.0" y se ha comenzado con la realización de los Assessment virtuales previstos para 1.200 trabajadores. Durante 2023 se han realizado 205.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton destaca el compromiso de la Estrategia de Igualdad, diversidad e inclusión[166], a través de la cual se ofrece un enfoque específico en la formación de talentos y la planificación de la sucesión. Adicionalmente, el proceso de Revisiones anuales de logros, plantea como objetivo reforzar y promover el desarrollo interno de los empleados. Además de lo mencionado anteriormente, se está trabajando en:

- El desarrollo de una Estrategia para el talento de cara a su despliegue en el próximo ejercicio.
- La puesta en marcha de programas para el desarrollo del talento futuro. A modo de ejemplo, durante 2023, 4 estudiantes recibieron la certificación *Explorando la Industria de la Aviación*.
- Participación en ferias de empleo: durante el curso 2023 se ha participado en 7 eventos distintos.
- Shadowing Policy: se está trabajando en el desarrollo de esta política de seguimiento con el fin de potenciar el desarrollo de las personas trabajadoras.[167]
- Finalmente, los empleados que ocupan puestos de responsabilidad han participado en el Programa de Desarrollo de Liderazgo 2023, potenciando sus habilidades de liderazgo. Además, se cuenta con módulos de Core Skills, para reforzar el desarrollo personal y profesional, según los intereses y características individuales.

[166] Ver también apartado 5.2, relativo a diversidad e inclusión.
[167] En el marco de la Estrategia de Igualdad, diversidad e inclusión.

En Brasil, durante 2023 se ha trabajado en la evaluación y definición de perfiles que, de forma transversal y, en base a su experiencia previa, puedan aportar valor en la puesta en operativa de los nuevos once aeropuertos gestionados por Aena. En términos de desarrollo, al igual que el año anterior, se lleva a cabo un análisis de empleados que ocupan puestos clave en la Compañía, con el fin de monitorear su desarrollo.

Por otro lado, la cultura de feedback se rige como herramienta útil en la atracción y desarrollo del talento interno. Para asegurar que los procesos de contratación cumplan con los estándares de calidad necesarios, se ha contado con consultoría externa para la divulgación de nuevas plazas.

Aena promueve la empleabilidad, la atracción y retención del talento y el desarrollo de la carrera profesional

Empleo interno y externo

Formación técnica y de competencias

Desarrollo y crecimiento profesional

Gestión del conocimiento y liderazgo

Apuesta por el talento

Con actuaciones como:

Estrategia de Employer Branding, embajadores de marca, planes de carrera y de sucesión, colaboraciones con organizaciones que persiguen objetivos específicos:

Reforzar el sentimiento de orgullo y pertenencia	**Lograr una mayor atracción de talento y localizar a los perfiles más adecuados, tanto a nivel externo como interno.**	**Identificar el potencial de la Compañía, incluyendo la gestión de la carrera profesional sénior**	**Ofrecer mejores oportunidades de desarrollo**	**Facilitar el relevo generacional y anticiparse a las necesidades de empleo a largo plazo y a los requisitos de cualificación**

Planes de carrera y de sucesiones para puestos clave.

Becas de formación/práctica para estudiantes de máster y grado y firma de nuevos convenios con Universidades y centros de FP en todo el territorio.

Participación en ferias de empleo.

Mejora de la difusión de las convocatorias de empleo, los procesos de selección y la comunicación interna.

Programa de Gestión de Potencial y Planes de carrera.

Programas de M*entoring* y/o *coaching* (ver apartado Formación).

Evaluación de oportunidades para desarrollar nuevos enfoques del Programa de *Mentoring*.

En Reino Unido, durante el 2023, se ha puesto en marcha el desarrollo de una Estrategia para la gestión del talento que se espera implementar el año que viene. Asimismo, se ha llevado a cabo la implementación de iniciativas para fomentar el crecimiento y desarrollo del talento junto con una política de seguimiento de dicho desarrollo.

En Brasil, en 2023, el objetivo ha sido dar respuesta a la demanda derivada de los nuevos once aeropuertos a través de los perfiles más adecuados.

Evaluación del talento interno: el pilar de Aena

El Grupo Aena dispone de un sistema de gestión de desempeño que evalúa el buen hacer de los profesionales, al menos, de forma semestral y aplica al 100% de la plantilla. Con esto se busca identificar las áreas de mejora, y evaluar el grado de consecución de objetivos anuales, así como las competencias y comportamientos de cada trabajador.

En Aena, esto se realiza por medio de tres tipos de objetivos:

1

De empresa,

que vincula a los trabajadores con los resultados de la actividad general de la Compañía, fomentando así una visión común. Los objetivos son definidos basándose en las líneas estratégicas, el desempeño del año anterior, recomendaciones económicas y de mercado, lo cual está incluido en el Plan Estratégico 2022-2026 determinado por el Comité de Dirección.

2

De equipo,

definidos según la actividad desarrollada por cada área, siempre están alineados a los objetivos de la Compañía tomando en cuenta el Plan Estratégico y los Planes Operativos de las diferentes unidades como base para su elección y medición.

3

Personales,

hacen relación al desempeño de cada profesional y se estructuran en base al puesto, valores y formación, con el fin de potenciar el desarrollo de cada talento en base a sus capacidades y características propias.

Cada año, el Comité de Dirección tiene la posibilidad de modificar la ponderación de los diferentes grupos de objetivos, ajustándolos en función de las prioridades estratégicas específicas de ese ejercicio. En este proceso, se consideran dos elementos clave: el nivel organizativo del profesional y su capacidad de influencia en la consecución de dichos objetivos. Estos factores desempeñan un papel crucial en la asignación y ponderación de los objetivos, los cuales son evaluados periódicamente a través de los indicadores definidos para tal fin.

El monitoreo de los objetivos empresariales y de equipo se realiza a través de los Planes Operativos, garantizando así un seguimiento efectivo y alineado con la dirección estratégica de la empresa. Este enfoque integral permite no solo establecer metas claras, sino también evaluar y ajustar continuamente su progreso en función de las dinámicas cambiantes del entorno empresarial.

El sistema de evaluación de la gestión del desempeño, también comprende competencias conductuales y el alineamiento con los valores empresariales.

En España, se evalúa el desempeño de las personas trabajadoras anualmente. Los resultados de estas evaluaciones están vinculados a la retribución y permiten orientar su desempeño mediante la identificación de posibles acciones formativas[168]. En concreto, en 2023, 1.219 trabajadores (1.151 en 2022) han participado en este tipo de entrevistas.

[168] El 100% de la plantilla de Aena participa del Sistema de Gestión de Desempeño.

Porcentaje de la plantilla que ha recibido una evaluación de desempeño por región, sexo y categoría profesional (%) (GRI 404-3)

	2022						2023							
	España		Brasil		Total		España		Reino Unido		Brasil		Total	
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M
Alta Dirección	100 %	100 %	— %	— %	**100 %**	**100 %**	100 %	100 %	— %	— %	— %	— %	**100 %**	**100 %**
Directivos y Titulados	100 %	100 %	100 %	100 %	**100 %**	**100 %**	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	**100 %**	**100 %**
Coordinadores	100 %	100 %	100 %	100 %	**100 %**	**100 %**	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	**100 %**	**100 %**
Técnicos	100 %	100 %	100 %	100 %	**100 %**	**100 %**	100 %	100 %	— %	100 %	100 %	100 %	**100 %**	**100 %**
Personal de apoyo	100 %	100 %	87,65 %	92,86 %	**97,01 %**	**98,21 %**	100 %	100 %	100 %	100 %	93,92 %	97,22 %	**100 %**	**99,34 %**
Total	**100 %**	**100 %**	**91,94 %**	**97,78 %**	**99,68 %**	**99,91 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**96,7 %**	**99,04 %**	**98,67 %**	**99,92 %**

Nota: tal y como se indicaba en el Informe de Sostenibilidad - EINF 2022, el dato relativo al Aeropuerto de Londres-Luton en 2022 no se encontraba disponible.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, durante 2023 se ha implementado el proceso de Revisiones anuales de logros; evaluación que recae sobre todos los empleados y se centra en establecer objetivos *SMART (Specific, Measurable, Achievable, Relevant and Time-Bound)*, los cuales se alinean con los objetivos definidos en el Aeropuerto.

El proceso de evaluación se desarrolla a lo largo de todo el año, iniciando con una reunión inaugural que tiene como objetivo documentar y medir el progreso. Esta reunión no solo proporciona una oportunidad estructurada para evaluar el desempeño, sino que también se convierte en un espacio propicio para que los empleados compartan sus experiencias laborales, expresen sus ambiciones profesionales, identifiquen oportunidades de mejora y celebren sus logros.

Es importante destacar que la cobertura de este proceso de evaluación se ha extendido a todos los empleados, independientemente de su nivel jerárquico. Adicionalmente a lo anterior, los cargos senior y los profesionales del equipo de ventas participan en un programa especial que consta de cuatro planes de incentivos diseñados específicamente para abordar las complejidades y desafíos únicos de sus roles.

Para lograr la correcta implementación de esos planes, se ha capacitado a los trabajadores en puestos de responsabilidad para realizar el seguimiento de objetivos, brindándoles herramientas para gestionar el desempeño a largo plazo. En esta línea, el seguimiento de estos objetivos también impacta en su evaluación.

En términos específicos, se plantean los siguientes objetivos de desarrollo:

- Objetivos que contribuyan al desarrollo de equipo.
- Objetivos que ayuden al desarrollo del Aeropuerto.
- Objetivos que contribuyan al propio desarrollo de carrera.
- Porcentaje de contribución individual multiplicado por EBITDA, creando un promedio de incentivos general con respecto a los siguientes planes:

Otras herramientas para mejorar la gestión interna

En España, para facilitar la identificación de las necesidades, riesgos y oportunidades de las personas trabajadoras, así como posibilitar la toma de decisiones fundamentadas, objetivas y fiables, el *BigData* se erige como herramienta imprescindible en la gestión de Personas.

Consciente de ello, Aena ha implantado el módulo *SSFF People Analytics*, que permite una mayor autonomía y autoservicio de la información además de formar parte de un sistema integrado (SAP). Una vez implementado *People 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 Success Factors* con el fin de atraer el mejor talento, especialmente en determinadas ocupaciones, mejorar el posicionamiento de la imagen de marca como empleador y reducir el tiempo medio en la búsqueda del candidato idóneo.

La herramienta de *People Analitycs,* mediante la explotación de la información contenida en el resto de módulos de la herramienta (*Employee Central*, Desempeño, R*ecruitment, Learning*) permite:

- Medir el desempeño de los empleados.
- Realizar una planificación estratégica de la plantilla.
- Identificar gaps y carencias de la plantilla, así como mejorar la retención.
- Facilitar los procesos de reclutamiento y contratación.
- Realizar análisis de la organización.
- Análisis de inteligencia competitiva.

5.3.3. Formación

(GRI 3-3; 404-2)

La formación y el desarrollo del personal es un objetivo estratégico para la Compañía. Esto permite orientar las capacidades de la plantilla de Aena hacia las nuevas necesidades del negocio y hacer frente a riesgos emergentes.

En 2023 se ha puesto en marcha el centro de formación técnica en el Aeropuerto Madrid-Barajas, aumentando la oferta y capacidad formativa para el personal.

En Aena, el compromiso con la formación está contenido en:

Convenio Colectivo	Establece como herramienta estratégica la formación y el desarrollo profesional de la plantilla para mejorar su desempeño, desarrollar un nivel adecuado de especialización y empleabilidad. Además, plantea la necesidad de disponer de un Plan de Formación, orientado al desarrollo profesional y a capacitación de del personal, lo cual es supervisado por la Comisión Paritaria de Formación. (Capítulo VIII del I Convenio Colectivo).
Política de Formación	Refleja el compromiso de la Compañía en relación con la formación de su personal, fijando las directrices y disponibilidad de medios humanos y materiales que sean necesarios para alcanzarlos.
Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030	En concreto, en la línea de desarrollo de la carrera profesional, despliega el compromiso al incluir entre sus objetivos nuevos itinerarios formativos que contribuyan a la transformación cultural y digital.

Concretamente, los pilares de la Política de Formación están enfocados a:

Desarrollar las competencias técnicas, profesionales y humanas del personal para favorecer y garantizar un correcto desempeño de su puesto de trabajo.	Facilitar la actualización de los conocimientos del personal en base a los cambios normativos, tecnológicos u organizacionales que se produzcan.	Potenciar el desarrollo profesional y humano de los trabajadores.	Elevar los niveles de productividad, eficacia y eficiencia.	Contribuir a proyectar una excelente imagen de Aena a través de sus profesionales.

Estos pilares contribuyen al cumplimiento de los requisitos de formación y competencia que la normativa de AESA y EASA establece para el personal que presta servicio en un aeropuerto.

Además, se cuenta con un Programa de Comprobación de la Competencia, en el que se definen pruebas y aspectos a evaluar.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de la *Política de Permiso de Estudio y Patrocinio de LLA*, como reflejo del compromiso con el desarrollo personal y profesional de sus empleados y empleadas, y su apoyo por la obtención de cualificaciones profesionales. A través de esta, se establece que cada departamento sea responsable de diseñar y proponer sus propios planes de formación específicos. Las acciones de formación se despliegan de forma transversal para ofrecer la capacitación necesaria a las personas trabajadoras del aeropuerto, en función de las áreas en las que desarrollen su actividad.

En el caso de las filiales de Aena en Brasil, el responsable de monitorizar, controlar y auditar los procesos y políticas en esta materia es el especialista en capacitación y desarrollo, que además promueve los siguientes objetivos en materia de formación:

- Empoderar a la comunidad aeroportuaria para obtener credenciales de acceso al aeropuerto.
- Desarrollar y capacitar a su personal para su retención, en línea con los planes de sucesión.
- Formar líderes para un mejor desempeño profesional adquiriendo conocimientos teóricos y prácticos en softskills.

Especial atención adquiere la formación en materia de Seguridad Operacional para lo que se facilita a destacados profesionales capacitación en AVSEC para Operadores de Aeródromo, como una forma de desarrollar futuros gestores en esta área. Adicionalmente, el área de Seguridad de la Información cuenta con KPI's de desempeño, capacitación y sensibilización respecto a la seguridad de la información.

Además, como complemento, se toman de referencia las políticas en materia de cumplimiento; así como otros documentos externos en los que destaca la relevancia de la formación de la plantilla en los diferentes ámbitos específicos[169].

Actuaciones relevantes en 2023 en materia de formación

(GRI 404-2)

En España, el Plan de Formación[170] recoge acciones formativas específicas para los diferentes centros y unidades de Aena. Estas acciones se concretan en cursos y seminarios que se diseñan previo diálogo con cada una de las áreas y las propias personasdestinatarias de la formación, que participan en su elaboración a través de la realización de encuestas periódicas de detección de necesidades formativas. Las nuevas necesidades detectadas se incorporan a la formación obligatoria, la estratégica y la acordada con las áreas, configurando así el Plan de Formación previsto para años venideros, que incluye:

- Desarrollo del negocio principal: en relación con mantener el liderazgo en seguridad y eficiencia, se dispone de un catálogo de cursos que contribuyen a la seguridad aeroportuaria y operacional.
- Compliance*:* puesta en marcha de nuevos cursos para velar por el cumplimiento de la legislación vigente, la normativa interna y la observancia de las mejores prácticas éticas y empresariales, en el desarrollo de las actividades y negocios de Aena.
- Sostenibilidad: se han desarrollado cursos enfocados en:
    - Mejorar la eficiencia energética.
    - Minimizar el impacto sobre el medioambiente, destacando la reducción de la huella de carbono, la gestión de residuos y la formación BREEAM, método de evaluación y certificación de la sostenibilidad en la edificación.
    - Mejorar la igualdad (en oportunidades, procesos de selección y comunicación no sexista), con el objetivo de establecer una cultura basada en la igualdad de trato y de oportunidades a través de acciones formativas y de sensibilización.
- Innovación, tecnología y digitalización: enfocados en la importancia de tomar decisiones basadas en datos, a través de la formación Data Experts y Power BI.
- Orientación al cliente: acciones formativas enfocadas a contribuir a la mejora de la experiencia de pasajeros y usuarios, y al conocimiento de la cultura aeroportuaria.
- Desarrollo de competencias conductuales: a través de formación para la mejora de las habilidades de los equipos, poniendo el foco en la comunicación, proactividad, inteligencia emocional y trabajo en equipo.
- Asimismo, en el contexto del II Plan de Igualdad, entre los objetivos establecidos se encuentra el de establecer una cultura basada en la igualdad de trato y oportunidades a través de acciones formativas y de sensibilización. En ese sentido, se han realizado formaciones en igualdad de oportunidades, eliminación de sesgos, comunicación inclusiva y lenguaje no sexista, además de formaciones específicas de prevención del acoso sexual y por razón de sexo.

[169] Por ejemplo:
– Política contra la Corrupción y el Fraude. Contiene el compromiso de difundir el conocimiento sobre corrupción y combate del fraude a través de instancias de formación;
– Política de Cumplimiento Normativo: Al igual que la Política anterior, uno de sus objetivos consiste en la formación y difusión del cumplimiento normativo.

[170] Este Plan se planifica, desarrolla, y supervisa por la Comisión Paritaria de Formación en Aena.

Además de las acciones formativas recogidas en el Plan de Formación, en España se dispone de un procedimiento de autorización de acciones formativas no programadas que facilita la realización de cursos y seminarios a las distintas áreas para poder mantenerse actualizadas en sus áreas de actividad. En base a las necesidades de personal clave, se autorizan de forma puntual, por la Dirección de Organización y Personas, diferentes programas de alta especialización para la mejora de las habilidades directivas.

Para completar la oferta formativa, toda la plantilla puede acceder a una plataforma de autoaprendizaje que contiene cursos sobre materias relacionadas con los ejes estratégicos (innovación, transformación digital y sostenibilidad), idiomas, habilidades, bienestar, etc. Esta plataforma cuenta con un amplio catálogo formativo, disponible en diferentes idiomas. Todos los empleados y empleadas pueden realizar formación en las materias que sean de su interés y fomentar así su autodesarrollo. Además, desde la Dirección de Organización y Personas se promueve cada mes, la realización voluntaria de una acción formativa en esta plataforma.

Hasta 2023, 8.585 personas han mostrado interés por la plataforma de aprendizaje de acceso libre a todos los empleados. El número de unidades vistas en 2023 ha sido un 50,08% superior al año anterior. Un total de 1.483 personas han participado en alguna formación, lo que ha supuesto un total de 11.305 horas de estudio y de 794 cursos finalizados.

Adicionalmente a lo anterior, se continúa avanzando en el desarrollo del proyecto "Campus Aena", pudiendo destacar los siguientes hitos alcanzados durante el ejercicio 2023:

- Implementación de los últimos simuladores de conducción por el área de movimiento.
- Finalización de la redacción del proyecto de simulador de fuego en el Aeropuerto de Sevilla, para su licitación.
- Finalización de la construcción y puesta en explotación del nuevo centro de formación técnica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, que ha permitido aumentar la oferta y capacidad formativa para el personal.
- Licitación de las obras de mejora y ampliación del centro de formación técnica del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

Otro hito en materia formativa es el premio recibido por parte de la Universidad Autónoma de Madrid, otorgado por la contribución de Aena a la formación y el aprendizaje de los estudiantes de la universidad mencionada.

En cuanto a las acciones formativas específicas, cabe destacar, entre otras:

- Continuidad de la formación en idiomas. Durante el ejercicio 2023 se ha incrementado el número de personas que realizan formación en el idioma inglés a través de cursos online.
- Se planea llevar a cabo una prueba piloto del curso online especializado en inglés aeronáutico destinado al personal que opera en el área de maniobras. Esto facilitará el cumplimiento del requisito de competencia lingüística establecido por la normativa de la EASA. La formación se llevará a cabo en la nueva plataforma de formación online SuccessFactors, lo que posibilitará la administración de la convocatoria programada para 2024 dirigida a todo el personal implicado.
- Inicio de la formación asociada a la estrategia de retirada de aeronaves inutilizadas, que incluye tanto formación teórica como formación práctica especializada al personal involucrado.
- Se ha realizado la formación especificada en los diferentes itinerarios de cada puesto u ocupación y se han puesto en marcha nuevos itinerarios para el personal de Ingeniería y Mantenimiento y para el personal de Operaciones.
- Inicio de la formación para intervenciones en vehículos eléctricos.
- Desarrollo de formación específica en plantas fotovoltaicas, en línea con los objetivos del Plan Fotovoltaico de Aena.
- Se ha ofrecido a toda la plantilla la posibilidad de realizar formación en eficiencia energética, en concreto en materia de ahorro de energía en el puesto de trabajo y en el uso eficiente del coche.
- Se ha continuado con la formación ligada al Plan Estratégico de Sistemas de Información encaminado a la transformación digital y cultural de Aena. Además se han realizado formaciones orientadas a una mejor toma de decisiones basadas en datos.
- Formación para portavoces y formación en protocolo, para personal directivo de aeropuertos de la red.

Por otro lado, se facilita la realización de formación reglada mediante la concesión de permisos individuales de formación para concurrir a exámenes finales, liberatorios y demás pruebas definitivas de aptitud y/o evaluación en Centros oficiales de formación, durante los días de su celebración, independientemente de la hora de celebración.

Por último, en el marco del Programa Anual de Ayudas Sociales; planificado, desarrollado y supervisado por la Comisión Paritaria de Acción Social, existen ayudas económicas para estudios oficiales realizados por los trabajadores y/o sus descendientes.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, se ha seguido apoyando a los departamentos y gerencias en el desarrollo de sus planes de formación. Estos se han enfocado en el desarrollo de las personas y el cumplimiento de requerimientos regulatorios:

- Un módulo de capacitación obligatorio sobre el cumplimiento de la ley de Competencia.
- Talleres sobre diversidad e inclusión a gerentes de línea y personal de supervisión.
- Capacitación en concienciación sobre la menopausia.

Además, al igual que en España,el personal puede ser considerado para realizar formaciones regladas (grados, másteres, etc.).

En Brasil, durante 2023 cabe destacar las siguientes iniciativas internas y externas en materia de formación:

- Programa de formación sobre Ley General de Protección de Datos Personales para todos los empleados del área de Cumplimiento.
- Capacitación en Seguridad de la Información para todos los empleados, así como actividades de apoyo al área TIC.
- Procedimientos de Compliance de áreas específicas como Recursos Humanos, Comercial y Contratación.
- Actividades de prevención del acoso (en todas sus formas).
- Acceso a beca por medio del convenio con la Universidad Politécnica de Madrid, que aplica a todos los empleados, a través del Programa de Cooperación Internacional.
- El desarrollo del programa de formación en liderazgo, ofrecido para gerentes, coordinadores y especialistas.
- Actualización de la formación AVSEC para operadores aeroportuarios.
- Se han desarrollado diversas formaciones en términos de ética y políticas internas.

Horas de formación

Una media de 60 horas de formación (67,09 en 2022) al año por empleado.

Programas de formación

2.600.631 € en programas de formación (563.127 € menos que el año 2022).

Principales datos de formación (GRI 404-1)

		2022				2023			
		España	**Reino Unido**	**Brasil**	**Total**	**España**	**Reino Unido**	**Brasil**	**Total**
Inversión en programas de formación y capacitación a empleados (€)		2.417.951	702.784,21	43.021,99	**3.163.757,05**	2.318.890,5	203.223,62	78.516,38	**2.600.630,5**
Inversión en formación por empleado (€)		295,02	1.025,96	123,27	**342,77**	272,75	249,66	98,76	**257,21**
Empleados que han recibido formación (%)	Femenino	100 %	98 %	100 %	**99,8%**	100 %	100 %	100 %	**100 %**
	Masculino	100 %	97 %	100 %	**99,8%**	100 %	100 %	100 %	**100 %**
	Total	**100 %**	**97 %**	**100 %**	**99,8%**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**
Media de horas de formación al año por empleado (por sexo) [A]	Femenino	57,36	47,78	31,42	**55,66**	51,34	8,00	36,43	**46,62**
	Masculino	78,98	28,76	39,18	**73,87**	74,47	7,56	52,05	**67,38**
Media de horas de formación al año por empleado (por categoría profesional)	Alta dirección	29,77	-	-	**29,77**	52,13	-	-	**52,13**
	Directivos titulados	52,51	9,87	18,99	**49,56**	50,36	4,07	32,80	**47,36**
	Coordinadores	61,38	10,61	32,83	**59,36**	62,08	3,33	49,09	**59,28**
	Técnicos	78,95	9,16	44,36	**77,12**	75,97	4,03	64,83	**74,47**
	Personal de apoyo	105,94	48,71	35,75	**71,39**	49,10	9,22	32,42	**29,04**
Media de horas de formación al año por empleado	**Total**	**70,97**	**36,36**	**36,43**	**67,09**	**65,73**	**7,73**	**46,69**	**59,56**

[A] Media de horas de formación por mujer = Número total de horas de formación proporcionadas a empleadas de sexo femenino / Número total de empleadas de sexo femenino
Media de horas de formación por hombre = Número total de horas de formación proporcionadas a empleados de sexo masculino / Número total de empleados de sexo masculino

Horas de formación por sexo, categoría profesional y región (GRI 404-1)

	2023											
	España			Reino Unido			Brasil			Total		
Horas de Formación	Formación Online	Formación Presencial	Total	Formación Online	Formación Presencial	Total	Formación Online	Formación Presencial	Total	Formación Online	Formación Presencial	Total
Masculino	256.150,23	137.703,23	**393.853,46**	1.034,50	2.692,00	**3.726,50**	20.718,90	6.452,00	**27.170,90**	**277.903,63**	**146.847,23**	**424.750,86**
Femenino	116.719,61	48.250,79	**164.970,40**	545,00	2.024,50	**2.569,50**	7.365,00	2.580,00	**9.945,00**	**124.629,61**	**52.855,29**	**177.484,90**
Total por sexo	**372.869,84**	**185.954,02**	**558.823,86**	**1.579,50**	**4.716,50**	**6.296,00**	**28.083,90**	**9.032,00**	**37.115,90**	**402.533,24**	**199.702,52**	**602.235,76**
Alta Dirección	76,00	549,50	**625,50**	-	-	**-**	-	-	**-**	**76,00**	**549,50**	**625,50**
Directivos y titulados	67.678,13	41.601,96	**109.280,09**	341,50	187,50	**529,00**	1.681,10	287,00	**1.968,10**	**69.700,73**	**42.076,46**	**111.777,19**
Coordinadores	52.098,14	24.509,28	**76.607,42**	102,50	30,50	**133,00**	3.402,95	2.439,00	**5.841,95**	**55.603,59**	**26.978,78**	**82.582,37**
Técnicos	233.430,37	113.154,28	**346.584,65**	187,50	46,50	**234,00**	15.613,65	3.057,00	**18.670,65**	**249.231,52**	**116.257,78**	**365.489,30**
Personal de apoyo	19.587,20	6.139,00	**25.726,20**	948,00	4.452,00	**5.400,00**	7.386,20	3.249,00	**10.635,20**	**27.921,40**	**13.840,00**	**41.761,40**
Total por categoría profesional	**372.869,84**	**185.954,02**	**558.823,86**	**1.579,50**	**4.716,50**	**6.296,00**	**28.083,90**	**9.032,00**	**37.115,90**	**402.533,24**	**199.702,52**	**602.235,76**

	2022											
	España			Reino Unido			Brasil			Total		
Horas de Formación	Formación Online	Formación Presencial	Total	Formación Online	Formación Presencial	Total	Formación Online	Formación Presencial	Total	Formación Online	Formación Presencial	Total
Masculino	258.033,44	149.413,41	**407.446,85**	1.127,00	10.692,00	**11.819,00**	7.524,46	1.292,00	**8.816,46**	**266.684,90**	**161.397,41**	**428.082,31**
Femenino	122.021,79	52.192,94	**174.214,73**	678,00	12.413,00	**13.091,00**	3.445,68	451,00	**3.896,68**	**126.145,47**	**65.056,94**	**191.202,41**
Total por sexo	**380.055,23**	**201.606,35**	**581.661,58**	**1.805,00**	**23.105,00**	**24.910,00**	**10.970,14**	**1.743,00**	**12.713,14**	**392.830,37**	**226.454,35**	**619.284,72**
Alta Dirección	92,00	235,50	**327,50**	-	-	**-**	-	-	**-**	**92,00**	**235,50**	**327,50**
Directivos y titulados	59.244,64	50.659,25	**109.903,89**	349,00	944,25	**1.293,25**	543,64	64,00	**607,64**	**60.137,28**	**51.667,50**	**111.804,78**
Coordinadores	48.936,07	28.036,26	**76.972,33**	62,00	160,75	**222,75**	1.455,24	416,00	**1.871,24**	**50.453,31**	**28.613,01**	**79.066,32**
Técnicos	226.707,27	118.698,43	**345.405,70**	178,00	417,50	**595,50**	4.555,58	280,00	**4.835,58**	**231.440,85**	**119.395,93**	**350.836,78**
Personal de apoyo	45.075,25	3.976,91	**49.052,16**	1.216,00	21.582,50	**22.798,50**	4.415,68	983,00	**5.398,68**	**50.706,93**	**26.542,41**	**77.249,34**
Total por categoría profesional	**380.055,23**	**201.606,35**	**581.661,58**	**1.805,00**	**23.105,00**	**24.910,00**	**10.970,14**	**1.743,00**	**12.713,14**	**392.830,37**	**226.454,35**	**619.284,72**

Otros programas de desarrollo

Programa: Mentoring "Líderes desarrollando líderes"

Descripción del programa

Programa de desarrollo que se incorpora en Aena como una estrategia de: Gestión del conocimiento, Transformación cultural y Networking organizacional generador de redes de apoyo.

Se trata de un programa de desarrollo en el que un/a profesional de mayor experiencia y reconocido prestigio en su área acompaña a otro/a en su desarrollo profesional, compartiendo su experiencia, su conocimiento del negocio y su visión estratégica, favoreciendo el desarrollo de carrera del/a mentee, el conocimiento de la cultura informal y el incremento de las competencias que se consideran críticas en la organización.

El Programa ha ido evolucionando y ampliando su campo de acción. Se inició como un Programa dirigido a favorecer la incorporación y el desarrollo de la carrera de los/as directores/as de aeropuerto y ha ido incorporando en las sucesivas ediciones a todas las áreas y niveles organizativos de Aena.

El programa permanece activo y mantiene su estructura y objetivos. En 2023 se han clausurado las ediciones 9 y 10 lanzadas respectivamente en 2021 y 2022 y se ha iniciado una nueva edición, la 11ª, con 24 procesos (24 parejas mentor/a-mentee).

Descripción de los objetivos y los beneficios empresariales

Gestionar eficientemente el conocimiento acumulado en la empresa, con el fin de favorecer la trasmisión de la experiencia y el *know how*.

- Favorecer la interrelación, la colaboración, el conocimiento mutuo entre personas, centros y áreas funcionales de la Compañía.
- Desarrollar el talento identificado.
- Facilitar la adaptación en las transiciones a puestos de mayor responsabilidad.
- Desarrollar competencias críticas en los/as *mentees*.

Impactos cuantitativos

Tasa de rotación mentees acumulada desde 2014: 3,0 % *
Tasa de rotación mentees correspondiente al año 2023: 0,5% *
Grado de desarrollo aprendizaje conseguido 3,69 en escala de 1 a 4 (Promedio de valoración de los mentees en cada proceso). Valoración global de la utilidad cada proceso 3,81 en escala de 1 a 4 (Promedio de valoración de los mentees en cada proceso).
Valoración global del programa 3,85 en escala de 1 a 4 (Promedio de valoración de los mentees de las 8 primeras ediciones.
Desarrollo del talento/carrera 37% promoción vertical y15% promoción horizontal de los mentees de la edición 1ª a la 11ª (diferencia puesto desde el inicio del proceso a diciembre de 2023).
Desarrollo competencias críticas: Porcentaje de procesos en los que se han trabajado específicamente según cuestionario de evaluación: Liderazgo: 79 % - Comunicación 86% - Negociación y gestión de conflictos: 85% - Flexibilidad y Gestión del Cambio: 60%.
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%.
*En el cálculo de la rotación se incluyen salidas voluntarias e involuntarias por excedencias jubilaciones o incapacidad.
*La diferencia en la tasa de rotación acumulada entre 2022 y 2023 se debe a la reincorporación a la empresa de una mentee.

Número de participantes acumulados a 2023: 278 (251 en 2022).

Programa: Coaching

Descripción del programa	Descripción de los objetivos y los beneficios empresariales	Impactos cuantitativos
El coaching se lleva a cabo en la compañía como una estrategia de desarrollo, con metodología personalizada adaptada a cada participante, que pretende liberar e impulsar el potencial de las competencias conductuales. Se trata de una relación profesional individual/de equipo, en la que un coach acompaña a otro/s en un proceso de transformación profesional. Se basa en el propio conocimiento del cliente mediante el diálogo y a través de preguntas formuladas por el coach, para que el cliente explore, amplíe la perspectiva al observar la realidad, potencie su capacidad creativa y descubra nuevas soluciones a medida que lo pone en práctica. Esta estrategia ha ido evolucionando y ampliando su alcance. Se inició en 2007 con procesos de coaching individual dirigido a directores/as mediante coaches externos. Desde 2011 se han incorporado coaches internos, con metodologías y procedimientos comunes. Y se ha ido ampliando el alcance del programa a otros niveles de la compañía. En 2023 se ha ampliado la formación de los coaches internos en coaching de equipos y se ha realizado un proceso interno de equipo.	Facilitar la implicación de los clientes para contribuir a la consecución de los objetivos y mejorar el desempeño profesional. Potenciar el autoconocimiento, autoconfianza, automotivación, independencia y responsabilidad. En coaching individual: mejorar las competencias conductuales de interacción social (comunicación e impacto, gestión de conflictos-negociación y trabajo en equipo), liderazgo (dirección de equipos y personas) y autogestión personal fundamentalmente. Favorecer el desarrollo del potencial para la adaptación a nuevos retos y puestos de mayor responsabilidad. En coaching de equipo: mejorar la cohesión y unidad entre sus miembros, mejorando la comunicación, confianza y liderazgo; así como alinear y aunar roles y esfuerzos para la mejora del rendimiento del equipo.	En 2023: 289,75 horas de coaching en total (16 procesos de coaching: 15 individuales y uno de equipos, en los que están como coacheés o clientes un total de 14 hombres y 5 mujeres; 11 de estos procesos son internos, incluido el de equipos). Procesos de coaching individuales: 248,75 horas acumuladas en 2023. Ratio de satisfacción: 7,91 de media (sobre escala de 0-8). Desde el 2007 a 2023: 2.785,25 horas coaching acumuladas en procesos individuales.

Número de participantes: 143 personas han participado en procesos de coaching individual (3 procesos de coaching de equipos) desde 2007

En 2023 en Brasil, se ofrece a los empleados la posibilidad de obtener una beca de la Universidad Politécnica de Madrid

En relación a Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton también se ofrecen formaciones externas (tales como grados, másteres, etc.), atendiendo a ciertas condiciones que se aplican normalmente al pago de las tasas de los cursos para los empleados apoyados por la Compañía (dichas condiciones se incorporan en un acuerdo firmado). En este sentido, el empleado se debe comprometer a permanecer en la Compañía por un mínimo de dos años después de haber completado un curso de estudio de 2 años, lo cual resulta un total de 4 años. Sin embargo, si el empleado deja la Compañía en cualquier momento durante el período total de 4 años como se indica, deberá reembolsar a la Compañía las tarifas del curso, incluido cualquier otro costo adicional incurrido, como las tarifas de los exámenes.

Por otra parte, en Reino unido el Aeropuerto de Londres-Luton, a través de LLA Way y la formación ”core”, los empleados pueden desarrollar su carrera profesional .

5.4. Relaciones laborales

(GRI 2-30; 3-3; 407-1)

El Grupo Aena recoge su compromiso con los derechos de libertad de asociación, sindicación, representación y negociación colectiva en el Código de Conducta, la Política de Sostenibilidad y la Política de Derechos Humanos, la cual se basa, entre otros documentos, en la Declaración de la OIT sobre principios y derechos fundamentales en el trabajo. Estos principios son aplicables a las sociedades de Aena en España, Reino Unido y Brasil.

En España, además, el Convenio Colectivo establece los mecanismos necesarios para asegurar el correcto cumplimiento de dichos principios, garantizando las condiciones laborales y la estabilidad en el empleo para todas las personas trabajadoras. A este respecto, durante los ejercicios 2022 y 2023, se ha llevado a cabo la negociación del nuevo Convenio Colectivo, para lo cual se están manteniendo reuniones sucesivas con los representantes de los trabajadores.

En el contexto del Reino Unido, en las filiales de Aena los derechos de los trabajadores están respaldados por la Ley de sindicatos de 2016. Por otro lado, en el marco de los procesos de recursos humanos, cualquier empleado puede unirse y solicitar la colaboración de un representante sindical a través de *Unite the Union*. En este sentido, se realizan consultas periódicas, abordando temas como la negociación colectiva, formación, seguridad y salud, quejas y medidas disciplinarias, medio ambiente e igualdad, entre otros. En última instancia, se informa a los empleados acerca de sus derechos de representación sindical según lo establecido por el organismo público independiente ACAS.

Se implementan diversas acciones concretas para garantizar los derechos laborales, entre las cuales destaca una rigurosa política de contratación y verificación de antecedentes, que incluye la obligación de verificar la edad de los empleados como parte integral del proceso de contratación. Además, se han establecido canales de denuncia para reportar situaciones de trabajo forzoso, incorporándolos como parte integral del proceso de incorporación de nuevos empleados. También se llevan a cabo consultas ad-hoc periódicas.

Adicionalmente, se ofrece a todos los empleados el acceso a un módulo en línea de negocios de Bob centrado en la esclavitud moderna. Por otro lado, las regulaciones sobre el tiempo de trabajo permiten a las personas determinar la cantidad máxima de horas que están dispuestas a trabajar. Asimismo, se realiza una revisión anual con respecto al salario mínimo nacional (National Minimum Wage - NMW), y las directrices de la ACAS establecen que los representantes sindicales participen en cualquier consulta relacionada con modificaciones a gran escala en el empleo. Estas medidas concretas forman parte de los esfuerzos continuos para asegurar y proteger los derechos laborales.

En el caso de las filiales de Aena en Brasil, el Manual de Normas Internas es el documento que materializa el respeto de los derechos de libertad de asociación, sindicación y negociación colectiva así como el compromiso con mantener una relación respetuosa con el sindicato. A su vez, el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil reconoce el derecho de asamblea como un principio fundamental de los trabajadores. La supervisión del cumplimiento de estos compromisos recae en los responsables de las áreas de cumplimiento y recursos humanos, y cualquier modificación en el Acuerdo Colectivo debe ser objeto de negociación con el sindicato correspondiente[171].

2023

	99,85% empleados cubiertos por convenio colectivo(A)	**100%** empleados pueden unirse a un sindicato reconocido por la Compañía, o cualquier otro sindicato con fines de representación	**99,65%** empleados cubiertos por convenio colectivo (B)
	99,87% (Aena SME, S.A. más AIRM) 100% ADI en 2022	100% en 2022	98,56% en 2022
	España	**Reino Unido**	**Brasil**

Compromiso corporativo con el derecho de libertad de asociación y negociación colectiva de los trabajadores refrendado en la Política de Derechos Humanos de Aena, que toma como referencia, entre otros, la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, y resulta de aplicación a todas las sociedades del grupo.
(A) La relación laboral de carácter especial del personal de alta dirección, no está sujeta al Convenio Colectivo.
(B) No se incluye al Director General y Director Presidente en la Región de Aena en Brasil.

El 99,85% de los empleados de Aena están representados por representantes de los trabajadores[172].

[171] Cabe señalar que durante 2023 se ha trabajado en la elaboración del Acuerdo Colectivo aplicable a BOAB, estando aún en proceso de negociación.
[172] Dato reportado por primera vez en 2023.

5.4.1. Negociación colectiva

En España, en el marco del Convenio Colectivo, existen diversas comisiones paritarias[173], responsables de la supervisión del cumplimiento del compromiso con la libertad de asociación, sindicación y negociación colectiva, con las cuales se mantienen reuniones de forma periódica. En concreto:

- Coordinadora Sindical Estatal[174]
- Comisión Paritaria de Formación
- Comisión Paritaria de Promoción y Selección
- Comisión Paritaria de Igualdad
- Comité Estatal de Seguridad y Salud
- Comisión Paritaria de Acción Social
- Comisión de interpretación, vigilancia, conciliación y arbitraje y solución voluntaria de conflictos.

En el marco de la negociación del nuevo convenio colectivo, se está llevando a cabo la revisión de la norma convencional para la búsqueda de consensos.

En el Reino Unido, no existe un convenio colectivo como tal. Si bien, durante 2023 se llevaron a cabo diversas acciones en colaboración con el sindicato *Unite the Union* para asegurar el ejercicio del derecho a la negociación colectiva. Estas acciones incluyeron:

- Organización de sesiones '*Meet the LLA Leadership*' trimestralmente.
- Elaboración de documentos de capacitación sobre las políticas y procesos de la Compañía en caso de que surja la necesidad de una consulta colectiva.
- Promoción del dialogo con los trabajadores mediante la discusión con el mencionado sindicato sobre aspectos específicos.

El convenio colectivo incluye la existencia de comisiones paritarias

Comités de centro y/o delegados de personal: garantizan la participación de los trabajadores en la gestión de la Compañía.

[173] Estas comisiones tienen como objetivo abordar aspectos específicos que afectan a los empleados, así como llevar a cabo y garantizar la aplicación y revisión de los acuerdos adoptados en el marco del Convenio Colectivo.
[174] Desempeña el papel principal en la representación de los trabajadores en los diálogos con Aena. Este órgano está compuesto por doce miembros designados por las organizaciones sindicales que hayan obtenido al menos el 10% del total de delegados de personal y/o miembros del Comité de Centro en el conjunto de los centros de trabajo de Aena.

- Anuncio de comunicaciones sindicales en los tableros electrónicos o el acuerdo de detalles a comunicar a través del Aeropuerto de Londres-Luton, entre otras iniciativas.
- Resumen de los acuerdos alcanzados en materia salarial a través de la Oferta Final de Revisión Salarial. A este respecto, las revisiones salariales de las personas trabajadoras se efectúan previa negociación con los representantes de los trabajadores.
- Además, se mantiene una relación constante con concesiones y proveedores, y se realiza una revisión continua del entorno de relaciones laborales en el Reino Unido y de las relaciones in situ con concesiones.

Finalmente, en Brasil, el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil, firmado de mutuo acuerdo entre los representantes de la empresa y los trabajadores a través del Sindicato Nacional de los gestores aeroportuarios (SINA) aborda cuestiones relacionadas con la retribución, como el abono de horas extras, jornadas especiales de trabajo, prima de turno de noche, prestaciones sociales, o la estabilidad para los representantes sindicales, entre otras cuestiones. Por su parte, en lo que respecta a la filial de Aena en Brasil, BOAB, en 2023 se ha estado trabajando en la elaboración y firma del Acuerdo Colectivo correspondiente, que recoge los mismos aspectos mencionados, adaptándolos a la realidad de la filial.

Es importante destacar que tanto el Convenio Colectivo en España como el Acuerdo Colectivo en Brasil están disponibles para todos los empleados a través de la intranet local.

5.4.2. Comunicación con las personas trabajadoras

(GRI 2-29; 3-3)

En el Grupo Aena se han implementado diversos canales de comunicación específicos con la finalidad de facilitar la transmisión de objetivos, fomentar el compromiso y la participación de los empleados y empleadas, así como difundir políticas y normas corporativas.

En el caso de España, se destacan las siguientes herramientas:

- Portal del empleado en SAP *SuccessFactors*: este portal, accesible desde cualquier navegador web o dispositivo móvil, se centra en fomentar la comunicación e interacción entre los trabajadores. En 2023, se ha mejorado con funciones adicionales relacionadas con la gestión de los trabajadores.
- Escritorio Digital: durante 2023, se ha llevado a cabo un exhaustivo análisis de mercado para evaluar las distintas ofertas de escritorios digitales disponibles. El objetivo es implementar una solución en la nube que ofrezca un espacio de acceso único, altamente personalizado, intuitivo y centrado en las personas. Este entorno colaborativo no solo proporcionará acceso a todas las herramientas esenciales para la actividad diaria, tanto desde la perspectiva del manager como del empleado o empleada, sino que también garantizará el acceso fluido a toda la información corporativa relevante. Con el objetivo de lograr una personalización óptima, se planea llevar a cabo la implementación de esta herramienta de manera gradual, segmentando por colectivos a lo largo del año 2024.
- Intranet: durante 2023 ha sido renovada para hacerla más navegable y práctica para el personal. Cuenta con más de 30 portales temáticos, entre ellos, el de Comunicación y el de Organización y Personas. La nueva estructura de la intranet ofrece, desde la página de inicio, información relevante de actualidad de la compañía, además de accesos directos a las herramientas más frecuentes de trabajo.
- Correo electrónico: se utiliza para informar sobre campañas que afectan a todo el personal o a centros específicos a los que va dirigida la comunicación.
- Aena 360º: esta revista semanal recopila todas las noticias de la compañía y de las personas que trabajan en ella. Es un canal abierto que incluye un buzón en el que se reciben propuestas y colaboraciones del personal.
- Canales locales independientes: varios aeropuertos cuentan con canales locales propios para comunicarse con los trabajadores en sus centros a través de publicaciones y, en algunos casos, intranets propias.

Además de estas herramientas digitales, Aena promueve un espíritu de comunicación abierta mediante su cultura de involucramiento, visible en los espacios físicos como la sede central, diseñados para fomentar el trabajo en equipo, dinamizar el ambiente y potenciar la creatividad e innovación.

En el caso de Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se ha introducido una nueva plataforma como una red social interna para la comunicación. Esta plataforma se complementa con boletines semanales que se centran en transmitir mensajes clave, noticias y encuestas. Además, el equipo de recursos humanos tiene la capacidad de enviar comunicados cuando sea necesario. Destaca también el proyecto “Engage Co: Lab” a través del cual se buscan soluciones efectivas para mejorar la comunicación entre los empleados y la Compañía, fomentando el sentimiento de orgullo de pertenencia y la participación de los empleados en diferentes áreas.

En el caso de Brasil, las filiales de Aena cuentan con Aena Brasil Comunica, el programa “Estamos Conectados” y la revista mensual Aena Brasil 360º. Estos canales contribuyen a fortalecer la comunicación interna y proporcionan información relevante para los empleados en distintos formatos y frecuencias.

Comunicación Interna España
Intranet
SAP SuccessFactors
Publicaciones internas - Aena 360º
Programa Conecta2
Bienestar360º
Buzón de sugerencias
Coordinadora sindical estatal
Comisiones mixtas
Buzones y correos electrónicos
Canal de denuncias
Grupos de trabajo

Comunicación Interna Reino Unido
Intranet
Yammer
Buzón de sugerencias
Coordinación de State Union
Correos electrónicos
Canal de denuncias
Grupos de trabajo
Boletines
Códigos QR Informativos
Webinar

Comunicación Interna Brasil
Aena Brasil Comunica
Programa “Estamos Conectados”
Revista mensual Aena Brasil 360º

5.4.3. Satisfacción y motivación de los profesionales en Aena

En España, se realiza de manera periódica la identificación y evaluación de riesgos psicosociales, cuyos resultados se utilizan como insumo para la implementación de posibles mejoras o propuestas de planes de acción destinados a garantizar el bienestar de los trabajadores, así como a fomentar su satisfacción y motivación.

La responsabilidad de llevar a cabo estas evaluaciones recae en el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales, a través de la realización de encuestas anónimas. Este servicio sigue el método F-PSICO 4.1 proporcionado por el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Las evaluaciones abordan temas como la carga de trabajo, autonomía, demandas psicológicas y apoyo social.

Adicionalmente, a través del índice de compromiso, calculado en base a los porcentajes de trabajadores clasificados en nivel de riesgo moderado y en situación adecuada para los factores psicosociales de "Variedad/contenido del trabajo" e "Interés por el trabajo/ compensación", se puede obtener información sobre el nivel de compromiso de las personas trabajadoras[175].

	2021	2022	2023
Índice de compromiso (%) [(A)]	82,43	84,75	80,50
% Plantilla cubierta	36,78	29,56	7,94

[(A)] Este índice se calcula haciendo la media de todas las evaluaciones psicosociales que se hayan realizado ese año, de dos factores psicosociales: Variedad/Contenido del trabajo (VC) e Interés por el Trabajador/Compensación (ITC).

[175] Esta variable se revisa de manera periódica.

Durante el ejercicio 2023, se han mantenido las evaluaciones de riesgos psicosociales, abordando aspectos relacionados con la satisfacción, el diseño y contenido de las tareas, las funciones laborales, las relaciones interpersonales en el trabajo, y otras áreas de la organización, como la comunicación interna y el liderazgo.

Asimismo, en el marco de los objetivos de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 se contempla la realización de encuestas de clima laboral en el futuro.

En el caso de Reino Unido, la unidad responsable de estas medidas es Recursos Humanos y Seguridad y Salud. Esta unidad está trabajando en aumentar la visibilidad de los líderes, gerentes y colegas multifuncionales, con el objetivo de:

Mejorar la forma en que se comunican internamente	**Comprender dónde puede realizar cambios a través de redes, grupos y encuestas, asegurando que todos los colegas estén representados**	**Continuar invirtiendo en áreas a lo largo de la huella de aeropuerto**	**Revisar los patrones de trabajo y la flexibilidad laboral**

Estas iniciativas se complementan con comunicaciones periódicas y sesiones con los gestores para discutir su función y progresión profesional.

Uno de los instrumentos clave para obtener información sobre el estado de los trabajadores es la Puntuación de Promotor Neto del Empleado (eNPS), encuesta que se realiza de forma anual y mide si los empleados recomendarían a la Compañía, proporcionando un indicador de cultura y experiencia laboral. En el ejercicio 2023, se ha contado con la participación de un 70% de los trabajadores, obteniéndose una calificación de 8,1 puntos (sobre 10) en la pregunta relativa al engagement con el Aeropuerto[176].

Finalmente, en 2023, se ha continuado desarrollando la Evaluación de Riesgos de Estrés,apoyada por la formación de los gerentes. Estas evaluaciones buscan medir sistemáticamente los niveles de estrés organizacionales según la carga o el clima laboral, cumpliendo con la norma ISO 45003.

A este respecto, en las filiales de Aena en Brasil, hasta la fecha, no se ha implementado ninguna medida al respecto.

[176] Dato de 2022 no disponible.

5.4.4. Reestructuraciones

(GRI 402-1)

En 2023 no se han realizado reestructuraciones de plantilla a nivel de Grupo.

En el caso de Aena y sus filiales en España, si surgiera alguna medida de reestructuración, la legislación proporciona protección a las personas trabajadoras, lo que implica la necesidad de negociar con los órganos de representación correspondientes. En lo que respecta a las modificaciones sustanciales de las condiciones de trabajo, tanto a nivel individual como colectivo, estas se llevan a cabo de acuerdo con lo establecido en la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

Por otro lado, en Reino Unido, se ha establecido un sistema de cumplimiento con el objetivo de prevenir riesgos regulatorios o prácticas irregulares, reflejando el compromiso de llevar a cabo un modelo de negocio de manera responsable ante posibles situaciones de reestructuración. En este contexto, la legislación británica exige:

- Consulta colectiva cuando se plantea la posibilidad de despedir y volver a contratar a 20 o más empleados.
- Si existe un acuerdo formal para la consulta y distribución de información a los empleados, llevar a cabo una consulta en materia de seguridad y salud.
- Consulta en caso de modificaciones del contrato de trabajo.
- Informar y consultar antes de un traslado.

Este proceso implica la participación de los representantes de los trabajadores y la presentación de propuestas de medidas alternativas, como la modificación de jornadas laborales, reubicación de empleados o cese de contratación de nuevos empleados, de acuerdo con la normativa local.

En cualquier caso, se otorga prioridad a los empleados en proceso de reestructuración o con incapacidad médica.

Por último, en lo que respecta a las filiales de Aena en Brasil, el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil, establece que en caso que se produzca un cambio de ubicación del lugar de trabajo, Aena debe asumir con los gastos asociados al traslado y transporte de los empleados y sus dependientes. Lo cual da cumplimiento a lo establecido por las autoridades legales del país.

5.5. Salud y seguridad en el empleo

(GRI 3-3)

Compromiso, en todos los niveles de la compañía con:

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

Fomentar 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 Compañía.	Garantizar la capacitación y formación continua del personal de la Compañía 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 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 de 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 Compañía suscriba en términos de calidad, medioambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo.

Para lo que se dispone de:

Plan de Prevención de Riesgos Laborales

Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Medio Ambiente y PRL

Cubren al **100%** de los trabajadores.
Revisión y mejoras continuas para minimizar y/o erradicar posibles riesgos, incidentes y fatalidades

Y se desarrollan actuaciones concretas:

Formación.

Seguimiento y auditorías externas de forma periódica (cada 4 años) por expertos en salud y seguridad.

Evaluación de riesgos.

Comunicación activa y bidireccional de forma regular entre las diferentes áreas implicadas (comités, área de personas, etc).

Trimestralmente, reuniones de los comités de Seguridad y Salud, tanto Estatal como Local en los diferentes centros.

5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena

(GRI 3-3; 403-1; 403-8)

El Grupo Aena promueve las mejores prácticas en seguridad, salud (tanto física como mental) y bienestar para salvaguardar la salud de los empleados y usuarios de las instalaciones.

Este compromiso está claramente establecido en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo, aprobada por el Consejo de Administración. Esta política, aplicable al Grupo, aboga por la integración sistemática de la gestión de seguridad y salud en las operaciones regulares de la Compañía. Asegura el cumplimiento de los requisitos legales pertinentes y otros compromisos adquiridos en este ámbito, incluyendo la participación de los empleados y sus representantes en la gestión de la seguridad y la salud. Además, establece medidas para aumentar la conciencia de los principales interesados y el compromiso de informar a empleados y empresas que operan en Aena sobre sus derechos y obligaciones.

La Política incluye una serie de objetivos y acciones específicas, respaldadas por el principio de mejora continua, que se fundamenta en la participación y el compromiso de la alta dirección, tomando como referencia los valores y la estrategia de la Compañía.

En España, los compromisos se concretan en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, que contempla el bienestar laboral integral como ámbito clave de actuación (Wellbeing). Y se despliega a través del Plan de Prevención de Riesgos Laborales y los procedimientos asociados, los cuales han sido revisados y actualizados en los últimos ejercicios. Como resultado de esta revisión, se ha modificado el Plan de Prevención de Riesgos Laborales para integrarlo en el Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente (SGI), de acuerdo con la norma ISO 45001.

En lo que respecta al Sistema[177], se audita externamente cada 4 años, habiéndose realizado la última auditoría en el ejercicio 2023, y contempla los siguientes aspectos:

- Evaluaciones de riesgos y peligros de salud y seguridad laboral para identificar qué podría causar daño en el lugar de trabajo.
- Priorización e integración de planes de acción con objetivos cuantificados para hacer frente a dichos riesgos.
- Integración de acciones de preparación y respuesta ante situaciones de emergencia.
- Evaluación del progreso en la reducción/prevención de peligros/riesgos de salud frente a los objetivos.
- Inspecciones internas en la materia.
- Procedimientos para la investigación de lesiones, dolencias, enfermedades e incidentes relacionados con el trabajo.
- Capacitación en salud y seguridad laboral proporcionada a los empleados y/u otras partes relevantes para crear conciencia y reducir los incidentes de salud y seguridad en el trabajo.
- Criterios de salud y seguridad laboral introducidos en las adquisiciones y los requisitos contractuales.

Por su parte, en relación al Plan de Prevención de Riesgos Laborales, éste abarca las medidas organizativas y preventivas a implementar, tanto durante la construcción de nuevas infraestructuras como durante la operación de las ya existentes. De manera paralela, se tienen en cuenta posibles crisis y operaciones de terceros (contratistas, concesionarios, etc.).

En consonancia con las medidas preventivas, durante 2023 se han planificado varias campañas informativas que se irán desarrollando entre 2023 y comienzos de 2024:

- Trastorno músculo-esquelético.
- Donación de médula ósea.
- Protección frente al calor.
- Prevención del cáncer de piel.
- Elaboración de un curso de seguridad vial, orientado a la concienciación y reducción de los accidentes laborales de tráfico e in itinere[178].

La prevención de riesgos laborales y la promoción de la salud y seguridad de las personas trabajadoras es una función transversal que aplica a todas las áreas y todas las actividades de la Compañía.

En Reino Unido, las filiales de Aena asumen la Política de Gestión integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética, y seguridad y salud en el trabajo, y la adapta a su contexto local[179] a través de la Política de Salud, Seguridad y Bienestar, actualizada y firmada por el CEO en enero de 2023, que cumple con los requerimientos de la ISO 45001 y de la normativa que resulta de aplicación[180]. Dicha política refleja el compromiso con la promoción de la cultura de seguridad y salud por parte de la dirección del aeropuerto, así como con el fomento de una gestión de la seguridad, tanto para empleados como para los usuarios de las instalaciones aeroportuarias.

[177] El Sistema de Gestión de Riesgos Laborales está basado en la normativa aplicable (Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y Real Decreto 39/1997, de 17 de enero), por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención.
[178] Accidente que sufre el trabajador al ir o al volver de su lugar de trabajo.
[179] Ver capítulo “Enlaces de interés”.
[180] Health and Safety at Work Act de 1974 y Management of Safety at Work Regulations de 1999.

Alineado con la política, el Sistema de Gestión de Salud y Seguridad en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido promueve la adopción de un enfoque proactivo en la cultura de seguridad, el establecimiento de prácticas de reporte abiertas y transparentes, y la mejora continua. Este Sistema, certificado conforme a la ISO 45001, garantiza una gestión eficaz de la salud y la seguridad basándose en:

- Identificación de peligros.
- Seguimiento, medición, análisis y mejora del desempeño.
- Evaluación del cumplimiento.
- Oportunidad de mejora continua.
- Análisis y evaluación del desempeño.
- Inspecciones.

El mencionado Sistema de Gestión de Salud y Seguridad se audita externamente cada 3 años por *British Standards Institution* e internamente dos veces al año. Demostrando el buen mantenimiento del sistema y el compromiso con la mejora continua.

Asimismo, la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 en Reino Unido define objetivos en materia de salud y seguridad con el propósito de implantar una excelente cultura de seguridad y gestión de riesgos en todo el Aeropuerto (empleados, clientes y proveedores).

En el caso de las filiales de Aena en Brasil, la citada Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo, así como el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil, refleja el compromiso con la seguridad y salud de los empleados, que se enfoca en prevenir accidentes y enfermedades ocupacionales, por medio de la minimización de potenciales riesgos, adopción de prácticas preventivas y monitoreo continuo de la salud de los trabajadores y proveedores. Para ello cuenta con:

- El Programa de Gestión de Riesgos Laborales, adaptado a cada uno de los aeropuertos de Aena en Brasil y el Plan de Riesgos Laborales[181] que establecen los términos generales, los límites de aplicación, los plazos y requisitos adicionales, todo de acuerdo con la normativa pertinente.
- El Programa de Conservación de la Audición[182].
- El Programa de Control Médico de Salud Ocupacional.
- El análisis ergonómico del trabajo.

Es importante destacar las campañas creadas por la Comisión Interna de Prevención de Accidentes[183], la ejecución de inspecciones y auditorías por parte de la dirección regional de Seguridad y Salud en el Trabajo y la creación de campañas de sensibilización.

Por lo anterior, todos los aeropuertos y oficinas corporativas se mantuvieron en niveles aceptables de exposición al riesgo durante 2023, de acuerdo con los niveles de tolerancia establecidos por la normativa de riesgos laborales del Ministerio de Trabajo y Economía Social.

El Sistema de Gestión de Salud y Seguridad cubre el 100% de los empleados del Grupo Aena[184].

[181] En proceso de implementación en los aeropuertos de BOAB, habiendo sido desarrollado el programa, hasta la fecha, solo en el Aeropuerto de Congonhas.
[182] Hasta la fecha, solo aplicable en los aeropuertos de la filial de Aena ANB.
[183] Campañas desarrolladas por la Comisión Interna de Prevención de Accidentes.
[184] El sistema de gestión de salud y seguridad no cubre a los terceros.

Órganos para la gestión de la salud y seguridad en el trabajo		
España	**Consejo de Administración**	Aprobar la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética, Seguridad y Salud en el Trabajo.
	Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	Responsable de la supervisión del cumplimiento de la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética, Seguridad y Salud en el Trabajo, quien vela por su correcta aplicación y cumplimiento.
	Comité de Dirección	Máximo responsable del funcionamiento y la gestión en materia de prevención de riesgos laborales.
	Direcciones y centros de trabajo	Responsables de establecer los medios y organización adecuados para cumplir con la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética, Seguridad y Salud en el Trabajo.
	Servicio de Prevención Mancomunado	Vigilar la seguridad y la salud de las personas trabajadoras en relación con los riesgos derivados del trabajo. Investigar los accidentes laborales y estadísticas de siniestralidad. Apoyar y asesorar en el diseño, implementación y seguimiento de los planes y programas de prevención y protección de la salud.
	Delegados/as de prevención	Representan a las personas trabajadoras en el ámbito de la prevención de riesgos laborales.
	Comités de Seguridad y Salud (Comité Estatal de Seguridad y Salud (CESS); Comités Locales de Seguridad y Salud (CLSS) de los centros de trabajo)	Órganos paritarios y colegiados de participación y consenso, destinados a la consulta regular y periódica de las actuaciones en la empresa en materia de prevención de riesgos laborales, formados por representantes de los empleados y empleadas, y de la Compañía. Elaboración, puesta en práctica y evaluación de los planes y programas de prevención de riesgos; promoción de iniciativas para la efectiva prevención de los riesgos y propuestas de mejora.
	Personas trabajadoras	Velar por su propia seguridad y salud en el trabajo y por la de aquellas otras personas a las que pueda afectar su actividad profesional.
Reino Unido	**Consejo**	Asesora y asiste al CEO materia de seguridad y salud.
	CEO	Máxima responsabilidad en materia de seguridad y salud.
	Otros altos directivos, gerentes y supervisores	Asesoran y asisten al CEO en materia de seguridad y salud.
	Responsable de Salud, Seguridad y Medio Ambiente del aeropuerto	Garantiza líneas de comunicación efectiva y directa con todas las personas implicadas en aspectos de Salud y Seguridad Ocupacional, y con otras áreas del aeropuerto.
	Personas trabajadoras	Velar por su propia seguridad y salud en el trabajo y por la de aquellas otras personas a las que pueda afectar su actividad profesional.
Brasil	**CEO**	Máxima responsabilidad en materia de seguridad y salud.
	Otros altos directivos, gerentes y supervisores	Asesoran y asisten al CEO en materia de seguridad y salud.
	Responsable de Salud, Seguridad y Medio Ambiente del aeropuerto	Garantiza líneas de comunicación efectiva y directa con todas las personas implicadas en aspectos de Salud y Seguridad Ocupacional, y con otras áreas del aeropuerto.
	Trabajadores	Velar por su propia seguridad y salud en el trabajo y por la de aquellas otras personas a las que pueda afectar su actividad profesional.

Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de accidentes

(GRI 403-2)

A través de la implementación de programas y actuaciones especializadas y la colaboración con diversas organizaciones, el Grupo Aena asegura la prevención de riesgos laborales y la promoción de la seguridad y salud en el trabajo.

En España, Aena cuenta con un Manual del Sistema de Gestión Integrado que establece, entre otros, los procedimientos para proporcionar lugares de trabajo seguros y saludables, así como la utilización del sistema como herramienta de mejora continua en todos los ámbitos incluidos en el alcance del mismo. Este manual incluye el desarrollo de un procedimiento específico enfocado a analizar los riesgos y oportunidades del sistema de gestión de la Salud y seguridad en el trabajo, desde la identificación hasta el seguimiento de los planes de acción definidos en cada caso, con los objetivos de asegurar que el sistema de gestión de la SST pueda alcanzar sus resultados previstos, prevenir o reducir efectos no deseados, en un entorno de mejora continua. Dicho procedimiento abarca la identificación, registro y seguimiento de los requisitos reglamentarios, así como el análisis, identificación, evaluación y estimación del riesgo en términos de tipo y gravedad. En este contexto, se considera la adopción de medidas preventivas destinadas a detectar posibles efectos sobre la salud del personal, junto con la implementación de medidas de control inmediatas necesarias para reducir cualquier posible consecuencia.

El Procedimiento de Evaluación y Control de Riesgos, aprobado por el Comité Estatal de Salud y Seguridad, abarca la identificación, registro y seguimiento de riesgos existentes, incluyendo las comunicaciones posteriores, así como su análisis, identificación, evaluación y estimación del riesgo en términos de tipo y gravedad. En este contexto, se considera la adopción de medidas preventivas destinadas a detectar posibles efectos sobre la salud del personal, junto con la implementación de medidas de control inmediatas necesarias para reducir cualquier posible consecuencia. Esta estructura integral garantiza la gestión efectiva de los riesgos laborales, respaldando así un entorno seguro y saludable para la plantilla de Aena.

En 2023 se han realizado:

- 87 evaluaciones generales.
- 115 evaluaciones específicas.
- 148 estudios de riesgos de carácter laboral.
- 1.755 medidas ejecutadas, equivalente al 42% del total de medidas.
- 58% de los riesgos evaluados tienen consideración de tolerables, enfocando las principales medidas preventivas en los riesgos considerados como importantes (0,26%)[185].

En términos generales, el Servicio de Prevención Mancomunado de Aena (SPMA) proporciona asesoramiento y apoyo a la Compañía, a las personas trabajadoras, a sus representantes y a los órganos de representación especializados en la realización de actividades preventivas. El objetivo principal es garantizar una protección efectiva de la seguridad y salud de las personas. En este contexto, el SPMA participa en el diseño, implementación y seguimiento de planes y programas de prevención y protección de la salud como:

- Colaborar con el diseño, aplicación y coordinación de la actividad preventiva.
- Evaluar los factores de riesgo que puedan afectar a la seguridad y salud de las personas trabajadoras y proponer acciones para su eliminación o reducción.
- Planificar, desarrollar y realizar el seguimiento de programas saludables para el personal.
- Proponer a los órganos correspondientes, acciones para mejorar aspectos relacionados con la prevención de riesgos laborales.

En lo que respecta al seguimiento de las medidas preventivas propuestas para eliminar peligros y minimizar riesgos, cualquier cambio debe comunicarse al área de prevención de riesgos laborales. En caso necesario, el SPMA evaluará dicho cambio de acuerdo a los procedimientos vigentes del sistema de gestión. Este enfoque integral asegura la aplicación efectiva de medidas preventivas para mantener un entorno laboral seguro y saludable[186].

Aena mantiene los más altos niveles de seguridad y minimiza la exposición de su personal al riesgo mediante la adopción de un enfoque proactivo.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se identifican y gestionan riesgos de salud y seguridad laboral en base a una estructura de gobernanza diseñada para que la implementación que el marco de gestión resulte efectivo.

[185] En 2022, se llevaron a cabo 76 evaluaciones generales, 140 evaluaciones específicas, 252 estudios de riesgo y 1.283 medidas, el 15% del total. 97% riesgos tolerables, riesgos importantes 7%.
[186] En España, el procedimiento de investigación de accidentes laborales aplica a enfermedades profesionales.

Dicha evaluación de riesgos laborales se realizan de forma continuada, tanto a nivel general (mediante la revisión de la documentación asociada a la gestión de riesgos estratégicos y su registro y revisión), como específico (áreas de actividad)[187]. Asimismo, estas evaluaciones se llevan a cabo ante cambios legislativos, por cambios en procesos o ubicaciones de personal o antes de emprender por primera vez una nueva tarea o actividad laboral. La calidad de las evaluaciones de riesgos es valorada a través de un proceso de auditoría interna, así como después de un evento no planificado (por ejemplo, accidente/ incidente). Esto sirve para comprender e identificar qué aspectos requieren de la aplicación de mejoras.

Como medida adicional, se realizan evaluaciones de riesgo COSHH ("Control of Substances Hazardous to Health Regulations") de sustancias peligrosas, incluyendo controles y procedimientos de emergencia asociados.

En Brasil, las filiales de Aena disponen de comités que actúan como representantes de la Compañía y de los empleados en lo que respecta a la identificación de peligros, la evaluación de riesgos y la investigación de accidentes. Asimismo, se informa a los empleados de la información correspondiente a través de boletines sobre salud y seguridad.

Asimismo, se han establecido diversos programas en conformidad con la normativa local con el fin de identificar peligros laborales y evaluar riesgos, siendo ejemplos notables los Programas de Gestión de Riesgos y de Control de Medicina del Trabajo[188]. Situaciones con potencial para provocar accidentes graves son objeto de evaluación a través del Programa de Gestión de Riesgos Laborales[189]. Las medidas adoptadas para eliminar peligros laborales y minimizar riesgos se someten a una evaluación continua.

Asimismo, se lleva a cabo la evaluación de posibles riesgos que puedan afectar la salud de los trabajadores, incorporando pruebas físicas específicas para su seguimiento y prevención. Además, se implementan programas especiales, como el Programa de Conservación de la Audición, diseñado para prevenir problemas derivados del ruido generado por las aeronaves.

Finalmente, en los aeropuertos de Aena en Brasil se realizan evaluaciones de riesgos de seguridad y salud en los proyectos de obras y mejoras en las instalaciones, asegurando la aplicación de medidas preventivas adecuadas en concordancia con la normativa local.

Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral

(GRI 3-3; 403-4; 413-1)

La consulta y participación de las personas trabajadoras en materia preventiva se realiza mediante:

- Organismos de representación en España, a través de los comités de seguridad y salud (a nivel nacional y local en diversos centros), órganos paritarios y colegiados de participación para asesorar periódicamente las actuaciones en materia de prevención de riesgos como parte de sus medidas en el lugar de trabajo y asegurar la participación del personal en el proceso. Estos órganos están formados por representantes designados por la dirección de la Compañía y representantes de los trabajadores y trabajadoras. Sus funciones incluyen:
  - Identificación de peligros, evaluación de riesgos y determinación de controles.
  - Investigación de accidentes.
  - Desarrollo y revisiones de las políticas y objetivos en materia de PRL.
  - Consulta de cualquier cambio que afecte a PRL.
  - Representación en los temas de PRL.

Al menos trimestralmente, los Comités de Seguridad y Salud se reúnen para tratar asuntos previos consensuados. Las conclusiones y acuerdos se ponen a disposición de todos los empleados a través de su publicación en la intranet corporativa. Mediante estos Comités, y siendo asesorados por los miembros del servicio de prevención, la Dirección informa, debate y fomenta la participación y consulta por parte de los trabajadores, a través de sus representantes.

El 100% del personal de Aena está representado mediante los comités de salud y seguridad correspondientes o, para aquellos centros con un número de trabajadores inferior a 50, mediante los delegados de prevención.

[187] Cada responsable de área debe garantizar que su área de actuación, incluidas las actividades de los empleados, está sujeta a una evaluación de riesgos por parte de una persona capacitada al respecto, tales como los miembros del equipo de Seguridad y Salud Local que realizan evaluaciones de riesgos locales mensualmente y después de cualquier accidente, lesión o accidente importante.
Asimismo, el procedimiento establece la implicación de los trabajadores de todos los niveles y funciones en la identificación de riesgos para garantizar la mejora continua.
[188] La identificación de peligros laborales o condiciones inseguras se lleva a cabo mediante la tramitación de informes por parte de empleados.
[189] Si bien hasta el momento no se ha materializado ningún accidente.

- Herramientas de comunicación como el portal de organización y personas de la intranet, la newsletter, las notas informativas o los buzones de correo del servicio de prevención en cada zona geográfica contribuyen a mantener una comunicación activa y recíproca con los empleados, así como a visibilizar la importancia del cumplimiento de los compromisos adquiridos o identificar inquietudes de los empleados en cuestiones relacionadas con la salud y seguridad (ver sección “Notificación, registro e investigación de la accidentalidad”).
- En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton si bien no disponen de un comité de representación de las personas trabajadoras como tal, si que se disponen de mecanismos suficientes para garantizar el establecimiento, la aplicación y el mantenimiento de los procesos de consulta y participación de los trabajadores en todos los niveles y funciones aplicables, en los procesos de desarrollo, planificación, aplicación, evaluación del rendimiento y oportunidades de mejora del sistema de gestión de la salud y seguridad en el trabajo. En concreto, los aspectos relativos a salud y seguridad, la documentación relacionada y toda la información al respecto se comunica y comparte como corresponde. Asimismo, los representantes de los trabajadores participan en las reuniones correspondientes y se realizan visitas específicas, si procede. Adicionalmente, se desarrollan encuentros para dialogar sobre la materia a la que acuden todos los empleados - y otras partes interesadas-, para garantizar una correcta y eficaz comunicación y colaboración. En su caso, los empleados también participan en el proceso de evaluación de riesgos. Asimismo, se cuenta con un procedimiento de comunicación interna y externa propio sobre sus sistemas de gestión y desempeño en materia de salud y seguridad, medio ambiente y energía:
    - A nivel interno: a través de reuniones de Gobernanza de riesgos, reuniones de departamentos, cursos de capacitación y la distribución de procedimientos.

      A nivel externo: mediante la web y la organización de reuniones con partes interesadas.
- En Brasil la Comisión Interna de Prevención de Accidentes (CIPA), compuesta por representantes de la Compañía y de los trabajadores, tiene como objetivo prevenir los accidentes y las enfermedades laborales que pudieran producirse. Asimismo, la comunicación de novedades en materia de seguridad laboral, dirigidas a todos los trabajadores, se realiza a través de boletines.

Notificación, registro e investigación de la accidentalidad

(GRI 403-2)

La notificación de incidentes, accidentes o posibles amenazas relativas a la seguridad laboral es realizada por medio de diferentes canales:

- En España, los empleados tienen la opción de realizar notificaciones de manera personal, ya sea a través de correo electrónico dirigido al responsable del área del centro o al Servicio de Prevención Mancomunado de Aena del área correspondiente. También pueden utilizar Mi Portal[190], o comunicarse con los Delegados de Prevención.
    - En el caso de accidentes laborales, ya sean leves o graves, se dispone de un sistema para notificar al Área de Prevención (SPMA) a través de Mi Portal o de forma presencial.

      Una vez que el accidente queda registrado en el sistema (todos los accidentes y lesiones laborales se registran, independientemente de generar baja por enfermedad, incluyendo los accidentes durante los desplazamientos), se realiza una investigación para identificar la causa y prevenir situaciones similares en el futuro. Como resultado de este proceso, se proponen acciones correctivas y/o preventivas. El seguimiento interno de la siniestralidad se efectúa mediante la elaboración de informes periódicos de accidentes, que detallan el listado de accidentes/incidentes ocurridos. Además, se informa a las autoridades laborales y de protección de la salud.
    - Cualquier comunicación sobre deficiencias o mejoras debe ser canalizada a través del responsable correspondiente y/o del Servicio Mancomunado de Prevención de Aena (SPMA). Todas estas vías aseguran la confidencialidad de los datos y de la persona que realiza la notificación.

Conforme a la normativa aplicable, Aena respeta el derecho de los empleados a interrumpir sus actividades y abandonar el lugar de trabajo si consideran que existe un riesgo grave e inminente para su vida o salud.

Durante el año 2023, no se registraron casos que amenazaran la vida o salud de los trabajadores en los centros de trabajo de Aena en España.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, la notificación de todos los incidentes (lesiones, cuasi accidentes y peligros) se lleva a cabo a través de la plataforma correspondiente del sistema de gestión y se confecciona un informe descriptivo que se pone a disposición de los empleados a través del Sharepoint corporativo.

Todos los empleados tienen la responsabilidad de informar de cualquier incidente a su supervisor y notificarlo en el sistema de gestión de incidentes, tan pronto como sea razonablemente posible sin exponerse a ningún riesgo adicional.

[190] Sitio específico disponible en la intranet para la notificación de accidentes o incidentes, a través del portal de recursos humanos y prevención de riesgos laborales.

En Brasil, en los aeropuertos de las filiales de Aena los accidentes se notifican a un comité interno de prevención de accidentes y a otros departamentos de la empresa que puedan estar involucrados.

A nivel consolidado, en 2023 se han producido[191]:

- 166 accidentes laborales (10 más que en 2022)
- 46,4 % accidentes con baja (47,4 % en 2022)
- 100% de los accidentes han sido investigados

En España, de los 104 accidentes registrados; 103 han sido clasificados como leves y tan solo uno grave. La mayoría de los leves, han sido motivados en superficies o áreas de circulación al mismo nivel (22%) y relacionados con vehículos automóviles (12%). Todos los eventos han sido recogidos dentro del sistema de mejora continua. Cada evento ha sido analizado, identificado y evaluado en términos de tipo y gravedad; incorporándose su modelo a las medidas preventivas orientadas a eliminar o mitigar estos riesgos.

En Brasil, se totalizan 16 accidentes; de los cuales 12 han sido clasificados como leves y 4 graves. A fin de mitigar y prevenir este tipo de accidentes en el futuro, entre las medidas adoptadas se encuentran la realización de pruebas y análisis que anticipen el correcto funcionamiento de maquinaria y equipos, la mejora de los procedimientos, así como la implementación de un mayor número de medidas, y el refuerzo de las actuaciones de formación y difusión entre los empleados de las filiales de Aena en Brasil.

Por último, en el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, se registran 46 accidentes, todos leves menos uno (45 de ellos leves y de éstos, 36 sin baja médica, con un índice de gravedad del 0,09). En la mayoría de los casos, los empleados han sido asistidos o tratados dentro del propio centro. Todos los eventos fueron objeto de análisis e informe descriptivo, compartiendo la posibilidad de mejora con los empleados a través del Sharepoint corporativo.

[191] Se puede consultar la información a este respecto relativa al ejercicio 2022 en el Informe de Sostenibilidad - Estado de la información no financiera 2022, en su página 217.

Accidentalidad (personal propio) (GRI 403-9)

	España			Reino Unido			Brasil[E]			Total Consolidado	
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2022	2023
Accidentes (nº)	**99**	**107**	**104**	**24**	**45**	**46**	**11**	**4**	**16**	**156**	**166**
Masculino	75	80	72	14	23	18	10	4	10	107	100
Femenino	24	27	32	10	22	28	1	0	6	49	66
Con baja	**43**	**60**	**55**	**8**	**10**	**10**	**6**	**4**	**12**	**74**	**77**
Masculino	35	51	44	5	7	5	6	4	7	62	56
Femenino	8	9	11	3	3	5	0	0	5	12	21
Sin baja	**56**	**47**	**49**	**16**	**35**	**36**	**5**	**0**	**4**	**82**	**89**
Masculino	40	29	28	9	16	13	4	0	3	45	44
Femenino	16	18	21	7	19	23	1	0	1	37	45
Con fallecimiento	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Masculino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Femenino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leves	**99**	**105**	**103**	**17**	**40**	**45**	**11**	**2**	**12**	**147**	**160**
Masculino	75	78	71	9	20	17	10	2	7	100	95
Femenino	24	27	32	8	20	28	1	0	5	47	65
Graves[A]	**0**	**2**	**1**	**7**	**5**	**1**	**0**	**2**	**4**	**9**	**6**
Masculino	0	2	1	5	3	1	0	2	3	7	5
Femenino	0	0	0	2	2	0	0	0	1	2	1
Tasa de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias[B]	**0,00**	**0,17**	**0,08**	**24,00**	**3,86**	**0,66**	**0,00**	**2,70**	**3,60**	**0,64**	**0,40**
Tasa de lesiones por accidente laboral registrables[C]	**3,72**	**5,03**	**4,43**	**27,43**	**7,72**	**6,59**	**12,48**	**5,40**	**10,81**	**5,30**	**5,12**
Tasa de fallecimientos[D]	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**

[A] Se consideran graves, todos aquellos accidentes que hayan tenido grandes consecuencias, sin incluir los fallecimientos.
[B] Tasa de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias = (Número de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias (sin incluir fallecimiento))* 10^6/ (Número de horas trabajadas).
[C] Tasa de lesiones por accidente laboral registrables= (Número de accidentes con baja x 10^6) / (Número total de horas efectivamente trabajadas). Su cálculo es igual al Índice de Frecuencia.
[D] Tasa de fallecimientos = (Número de fallecimientos resultantes de una lesión por accidente laboral x 10^6)/ Número de horas trabajadas.
[E] Región de Brasil incluye también la información relativa a la filial de Aena BOAB.

Accidentalidad (personal propio) (GRI 403-9)

	España			Reino Unido			Brasil [E]			Total Consolidado	
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2022	2023
Nº días perdidos	**896**	**2.060**	**2.494**	**174,7**	**84**	**133**	**54**	**292**	**241**	**2.435,6**	**2.868**
Masculino	674	1.840	2.228	160	59	83	47	292	166	2.191,1	2.477
Femenino	222	220	266	14,7	24	50	7	0	75	244,5	391
Tasa de días perdidos [A]	**77,53**	**172,62**	**201,05**	**598,98**	**64,49**	**87,70**	**127,21**	**394,53**	**217,08**	**174,35**	**190,80**
Masculino	92,42	246,63	289,37	854,80	73,13	86,99	166,18	597,81	227,72	250,21	264,00
Femenino	52,05	49,18	56,53	140,69	50,18	88,92	49,41	0,00	196,74	46,90	69,22
Índice de incidencia de siniestralidad laboral [B]	**551**	**745**	**654**	**1.192**	**1.484**	**1.285**	**2.091**	**1.220**	**2.439**	**817**	**795**
Masculino	703	1.002	836	1.205	1.733	1.057	3.061	1.860	2.188	1.086	924
Femenino	283	303	350	1.172	1.111	1.639	0	0	2.907	358	580
Índice de frecuencia [C]	**3,72**	**5,03**	**4,43**	**27,43**	**7,72**	**6,59**	**12,48**	**5,40**	**10,81**	**5,30**	**5,12**
Masculino	4,80	6,84	5,71	26,71	8,66	5,24	17,89	8,19	9,60	7,08	5,97
Femenino	1,88	2,01	2,34	28,71	6,15	8,89	0,00	0,00	13,12	2,30	3,72
Índice de gravedad [D]	**0,08**	**0,17**	**0,20**	**0,60**	**0,06**	**0,09**	**0,66**	**0,39**	**0,22**	**0,17**	**0,19**
Masculino	0,09	0,25	0,29	0,85	0,07	0,09	0,84	0,60	0,23	0,25	0,26
Femenino	0,05	0,05	0,06	0,14	0,05	0,09	0,00	0,00	0,20	0,05	0,07
Horas trabajadas	**11.557.187,22**	**11.933.931,20**	**12.404.759,10**	**291.660,23**	**1.295.675,97**	**1.516.500,78**	**424.508,00**	**740.113,20**	**1.110.169,80**	**13.969.720,37**	**15.031.429,68**
Masculino	7.292.448,23	7.460.499,54	7.699.431,08	187.177,42	807.870,97	954.172,61	282.824,00	488.448,00	728.951,40	8.756.818,51	9.382.555,09
Femenino	4.264.738,99	4.473.431,66	4.705.328,02	104.482,81	487.805,00	562.328,17	141.684,00	251.665,20	381.218,40	5.212.901,86	5.648.874,59

[A] Tasa de días perdidos = (Total de casos de días perdidos personal propio x 10^6) / Total horas trabajadas.
[B] Índice de incidencia de siniestralidad laboral. Valores actualizados((Número de accidentes x 1.000 trabajadores) / Plantilla media acumulada)); pasando a formularlo según la doctrina del Instituto Nacional de Seguridad y Salud, órgano perteneciente al Ministerio de Trabajo y Economía Social de España; como Número de accidentes x 100.000 trabajadores) / Plantilla media acumulada.
[C] Índice de frecuencia = (Número de accidentes con baja * 10^6) / (Número total de horas efectivamente trabajadas).
[D] Índice de gravedad = (Nº jornadas no trabajadas por accidente de trabajo con baja x 10^3/ (Nº horas efectivamente trabajadas), o lo que es lo mismo Tasa días perdidos/1000.
[E] Región de Brasil. Incorporación a la región en 2023, del BOAB. El cálculo de horas trabajadas de la región, responde a la estimación sobre Convenio Colectivo, con la cantidad estándar de horas de trabajo, descontando el tiempo de permisos retribuidos.

Seguimiento de los objetivos marcados en materia de salud y seguridad

El Grupo Aena está comprometida con la reducción de la siniestralidad y el desarrollo de una cultura preventiva estableciendo objetivos, los cuales se revisan y actualizan de manera anual, de acuerdo a las mejores prácticas del sector y/o las últimas tendencias.

En España, en Aena se establecen una serie de metas buscando una mejora continua en función de los datos históricos. En el año 2022 se establecieron los siguientes objetivos para el año 2023:

- Número de accidentes: 58
- Índice de incidencia de siniestralidad[192]: 771

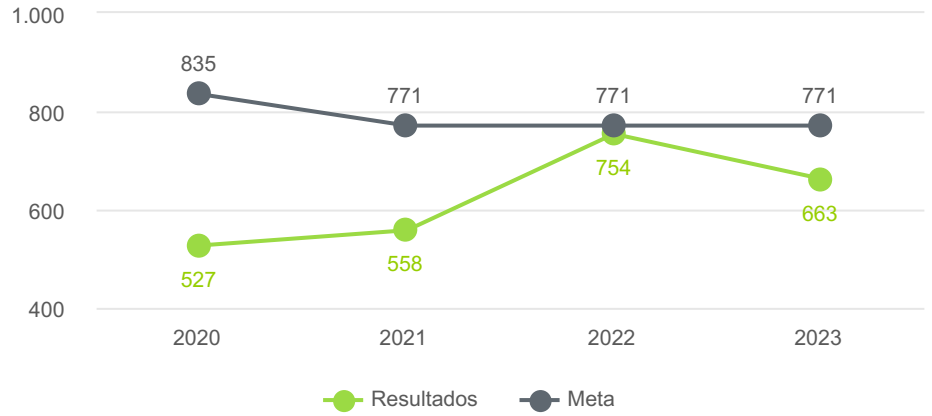
La siguiente gráfica muestra las metas establecidas versus los resultados obtenidos entre 2020 y 2023, del índice de incidencia de siniestralidad y el número de accidentes.

En consecuencia, se han alcanzado los objetivos previamente propuestos. En 2024, la meta marcada ha sido mantener los mismos niveles que en el ejercicio anterior para el índice de incidencia de siniestralidad y número.

Asimismo, entre los objetivos establecidos por Brasil para el ejercicio 2024, se encuentra la implementación de todos los programas de salud y seguridad exigidos por la legislación brasileña en cumplimiento con los planes de acción correctiva.

En España, Aena ha logrado cumplir con los objetivos propuestos en los últimos 4 años respecto al índice de incidencia de siniestralidad.

España: Índice de incidencia de siniestralidad



		2020	2021	2022	2023
Índice de incidencia de siniestralidad	Meta	835	771	771	771
	Resultados	527	558	754	663
Nº de accidentes	Meta	62	60	55	58
	Resultados	41	43	60	55

[192] Índice de incidencia de siniestralidad laboral. Valores actualizados ((Número de accidentes x 1.000 trabajadores) / Plantilla media acumulada)); pasando a calcularlo según la doctrina del Instituto Nacional de Seguridad y Salud, órgano perteneciente al Ministerio de Trabajo y Economía Social; como Número de accidentes x 100.000 trabajadores) / Plantilla media acumulada.

En lo que respecta al Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, entre los objetivos planteados para el ejercicio 2023, se encuentran:

- El 90% de los accidentes de nivel 2 tienen un aprendizaje compartido comunicado.
- 100% de los trabajadores que ocupan puestos de responsabilidad han completado aprendizaje al respecto.
- 80% de oportunidades de mejora continua completadas en los plazos previstos.

En el caso de Brasil, para complementar a las herramientas de gestión de accidentes, se usa la Pirámide de Heinrich para cuantificar anomalías de seguridad y permite monitorear estos eventos por nivel de gravedad y compararlos a lo largo del tiempo. A su vez, se dispone de comunicación directa con los empleados a través de Aena Comunica.

Se considera enfermedad laboral la contraída como resultado de la exposición a factores de riesgo inherentes a la actividad laboral y siempre que esté incluida en el RD1299/2006, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el cuadro de enfermedades profesionales en el sistema de la Seguridad Social y se establecen criterios para su notificación y registro.

Durante el 2023, en España, la especialidad de medicina laboral del Servicio de Prevención no detectó ningún caso de enfermedad profesional según el RD1299/2006.

Nº enfermedades profesionales por región declaradas por la mutua (personal propio) (GRI 403-10)

	España			Reino Unido			Brasil			Total	
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2022	2023
Nº de fallecimientos por dolencia o enfermedad laboral	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**
Masculino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**
Femenino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**
Nº casos de dolencias o enfermedades laborales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**
Masculino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**
Femenino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**

Aena en España incluye a todas su personal propio.

Procedimientos de preparación ante emergencias en materia de salud y seguridad

Las instalaciones del Grupo Aena cuentan con protocolos de emergencia (ver Capítulo 6 “Servicios seguros y de calidad”) que están a disposición del personal de cada centro a través de la intranet y se actualizan periódicamente. Para ello, en España el área de prevención de riesgos laborales colabora con otras áreas (seguridad, operaciones, etc.), para tener una mayor implicación y compromiso en este ámbito. De este modo, se realizan simulacros de emergencia en todos los centros de Aena.

Como previamente fue indicado, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton realiza evaluaciones de riesgo COSHH (“*Control of Substances Hazardous to Health Regulations*”) para todas las sustancias peligrosas utilizadas dentro de los departamentos.

Asimismo:

- Cuenta con procedimientos para hacer frente a emergencias, por ejemplo, órdenes de emergencia, accidentes/incidentes/casi accidente/procedimientos de primeros auxilios, seguridad contra incendios, etc.
- Disponen de un gerente de planificación de emergencias, responsable de garantizar que las órdenes de emergencia sean relevantes, actualizadas y comunicadas a los grupos de interés.
- Se organizan ejercicios de emergencia para probar varios tipos de emergencias en colaboración con las partes interesadas internas y externas en el Aeropuerto, según sea necesario.
- Se llevan a cabo simulacros de incendio y todo el personal ha recibido capacitación en seguridad contra incendios; también contamos con equipos de primera intervención de incendios en todos los departamentos.
- Por último, en el Aeropuerto disponen de socorristas en todos los departamentos para garantizar una cobertura adecuada al respecto.

En algunos aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, por otro lado, ha desarrollado y actualizado continuamente un plan de emergencia aeroportuaria, que aborda los procedimientos de evacuación del aeropuerto (verificados en ejercicios de evaluación anuales). Además del Plan de Emergencias, todo el personal contratado y los proveedores de servicios conocen los puntos de recogida de emergencia durante la formación inicial sobre salud y seguridad.

Absentismo (personal propio) (GRI 403-9)

	España			Reino Unido			Brasil		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Nº de horas perdidas por absentismo (A)	**840.999,30**	**975.787,19**	**927.946,25**	**57.130,22**	**71.347,20**	**67.086,93**	**3.572,00**	**24.320,00**	**33.423,00**
Masculino	475.488,93	549.472,90	513.019,21	39.338,15	43.616,88	37.700,85	2.445,75	15.328,00	17.290,00
Femenino	365.510,37	426.314,29	414.927,04	17.792,07	27.730,32	29.386,08	1.126,25	8.992,00	16.133,00
Índice de absentismo (B)	**7,28**	**8,18**	**7,48**	**4,36**	**5,51**	**4,42**	**0,84**	**3,29**	**3,01**
Masculino	6,52	7,37	6,66	4,66	5,40	3,95	0,86	3,14	2,37
Femenino	8,57	9,53	8,82	3,82	5,68	5,23	0,79	3,57	4,23

(A) Nº de horas perdidas por absentismo = Nº de horas acumuladas en el año de absentismo por bajas IT y situaciones asimiladas, faltas no justificadas, justificadas no recuperables y pendientes de justificar por cada hora de trabajo programada.
(B) Índice de absentismo = (Nº total de horas de absentismo / Nº total de horas trabajadas) x 100

Formación en materia de salud y seguridad laboral

(GRI 403-5)

Las actividades de formación, comunicación e información son consideradas fundamentales para asegurar el cumplimiento de la normativa vigente y para obtener el compromiso de todos los empleados en materia de seguridad y salud. El Grupo Aena se asegura de que cada trabajador reciba una formación completa y adecuada, tanto teórica como práctica, en materia preventiva desde el momento de su contratación y a lo largo de la duración de su contrato. Esto se aplica independientemente de su modalidad de contrato (fijo o indefinido), las responsabilidades que desempeñe, cualquier cambio organizativo o en los equipos de trabajo, así como la introducción de nuevas tecnologías.

Como resultado de la revisión de la evaluación de riesgos de las actividades de cada empleado, se identifican las necesidades de cursos de capacitación en salud y seguridad. Estos cursos son obligatorios, cuentan para el salario variable anual y se imparten durante días laborables.

En Brasil, los aeropuertos de las filiales de Aena a fecha de cierre de este informe se encuentra en proceso la contratación de una empresa especializada para ofrecer cursos de seguridad y salud en el trabajo, especialmente diseñados para ciertas ocupaciones. Este enfoque garantiza que los empleados adquieran los conocimientos y habilidades necesarios para desempeñar sus funciones de manera segura y saludable.

Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo

	España		Brasil		Reino Unido		Total
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2023
Actividades formativas (nº) (A)	73	47	0	32	0	23	**102**
Empleados (nº)	5.500	3.132	170	537	604	437	**4.106**
Horas de Formación (B)	44.070	45.409	0	6.637	0	2.531	**54.576**

(A) En 2022, no se registraron ni las horas de formación ni el número de actividades en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido en esta materia específica.
(B) Brasil: Reporta que, durante 2022, 170 empleados han recibido “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 desarrolla medidas preventivas y de promoción de la salud de las personas trabajadoras para mejorar su condición e identificar factores de riesgo que puedan afectar a su estado de salud. Entre ellas, exámenes físicos, programas de prevención, difusión de la cultura del bienestar, vigilancia de enfermedades profesionales, etc.

En España, dichas medidas son desarrolladas por técnicos especializados y se someten a consulta y participación en el Comité Estatal de Seguridad y Salud.

Principales actuaciones:

En España, durante 2023 se han adoptado las siguientes medidas:

- Se ha puesto a disposición de los empleados un total de 1.241 vacunas trivalentes.
- Realización de 5.937 pruebas para conocer el estado de salud (reconocimientos médicos).
- Campañas de donación de sangre.
- Campaña de donación de médula ósea (enero 2024).
- Proyecto Bienestar 360º: Liderado por técnicos expertos de la Dirección de Organización y Personas en el que se fomenta la cultura preventiva y promoción de la salud, el cuidado y el bienestar emocional de las personas trabajadoras. Cada semana se trata un tema y simultáneamente se pone a disposición un conjunto de recursos relacionados con esa materia. Se distribuye dentro de la revista semanal de la Compañía por e-mail y ofrece diferentes materiales multimedia en la intranet.
- Implementación de medidas de conciliación y beneficios sociales contenidas en el Programa de Atención a la Conciliación (PAC)
- Programa de prevención y tratamiento de conductas adictivas y apoyo emocional.
- Protocolo de gestión ante situaciones de conflicto del personal[193].
- Adaptación del sistema de gestión de PRL al sistema de calidad, medio ambiente y eficiencia energética.
- Campañas informativas: trastornos músculo-esqueléticos, protección frente al calor en verano, prevención del cáncer de piel.

En Brasil[194], todos los trabajadores de los aeropuertos de las filiales de Aena tienen derecho a seguro médico privado y han recibido información sobre los beneficios incluidos. De forma específica, disponen también de servicio odontológico. Asimismo, tal y como está previsto en el convenio, se llevan a cabo programas de sensibilización y orientación sobre la prevención de los trastornos músculo esqueléticos derivados del entorno laboral, así como otras enfermedades profesionales, de acuerdo con la normativa vigente. Por otro lado, también se prevé la realización de exámenes médicos periódicos. Por último, se han realizado campañas específicas para la vacunación de la gripe.

Por su parte, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de su propia estrategia para promover y apoyar el bienestar de los trabajadores, contando para ello con el apoyo de sus proveedores de salud ocupacional, el programa de asistencia al empleado y el seguro médico privado, disponible para todos los empleados.

Medidas para reducir el estrés

Aena dispone de un procedimiento para la identificación y evaluación de factores y riesgos psicosociales que pueden representar un riesgo para la salud y el bienestar de las personas trabajadoras, entre los cuales figura el estrés.

En este sentido, en España, se han realizado una serie de actuaciones y recursos para ayudar a mejorar el estado emocional del personal y la gestión del estrés, entre las que destacan:

- Acciones de sensibilización, a través de las newsletter interna y webinars específicos.
- Instrumentos de apoyo al estrés, por ejemplo, través del Programa de Atención a la Conciliación de Aena (PAC) y del equipo Bienestar 360º.
- Formación acerca del estrés para los empleados, a través de la plataforma on-line (Cómo combatir el *burnout, ¡Eustresate!...*).
- Diseño ergonómico de los puestos de trabajo, que contribuyen al bienestar de los trabajadores en su entorno laboral y adaptación del mobiliario a personas con necesidades especiales (cojines lumbares, reposapiés, etc.). Igualmente, para el caso de los puestos de teletrabajo, se proporcionan recomendaciones para adecuar los puestos de teletrabajo a criterios ergonómicos, contenidas en la política de teletrabajo, con el fin de reducir posibles lesiones músculo-esqueléticas y mejorar la salud y seguridad de las personas que se han adherido a esta modalidad de trabajo.

[193] Cuyo objetivo consiste en facilitar recursos y herramientas prácticas que puedan ayudar a los empleados en el entorno profesional y personal. Todas las personas trabajadoras tienen acceso a este material a través del boletín semanal que se distribuye por email y en la intranet de Aena.
[194] Los beneficios previstos en el Convenio Colectivo promueven la preservación de la salud y el bienestar.

- Evaluación de factores psicosociales a través de encuestas anónimas, siguiendo el procedimiento aprobado por el Comité Estatal de Seguridad y Salud, así como posterior análisis de resultados, encuestas al personal y propuesta de medidas preventivas en las diferentes instalaciones[195].

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton, lleva a cabo actividades para reducir los niveles de estrés y sus consecuencias, entre las que destacan:

- Evaluaciones de riesgo de estrés.
- Monitorización de ausencias.
- Realización de encuestas a empleados, incluyendo cuestiones sobre estrés/salud mental.
- Establecimiento de un rol de primeros auxilios en Salud Mental.
- Formación 'Better Conversation' a gerentes y personal para mejorar la comunicación en materia de salud en los equipos.
- Programa de Asistencia al Empleado.
- Planes de Acción de Bienestar.
- Programa de concienciación sobre el bienestar materializado a través de eventos/ seminarios, web/almuerzos y sesiones de aprendizaje sobre una variedad de temas, incluidos el estrés y la salud mental.

En Brasil, se realiza un análisis para identificar y evitar posibles sobrecargas de trabajo y situaciones de estrés. Asimismo, se ha impartido formación específica orientada a mejorar la ergonomía en el trabajo.

Medidas específicas de conciliación y bienestar

(GRI 3-3; 401-2; 401-3)

El Grupo Aena promueve actuaciones específicas enfocadas a facilitar la conciliación entre la vida laboral y personal, dirigidas a los trabajadores, relacionadas con la jornada laboral, los permisos, la conciliación familiar, etc.

En España, este compromiso queda recogido en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 de Aena, dentro de la línea de actuación "Gestión de Personas", en la que se incluyen objetivos orientados a promover la conciliación de la vida personal y laboral de los trabajadores. Para ello, junto a las que ya quedan recogidas en normas internas, se han desarrollado las siguientes medidas:

- Desarrollo de un programa de retribución flexible.
- Establecimiento de un plan de integración y coordinación, recursos de bienestar y prevención al empleado.
- Implantación de las políticas de Teletrabajo y Desconexión Digital.

En Reino Unido, cumplen lo establecido por la Normativa de Trabajo Flexible y la Ley de Derechos Laborales de 1996 a este respecto. Este compromiso se refleja, entre otras, a través de la Política de Trabajo Flexible, y se materializa mediante el establecimiento de medidas como:

- Limitación del cambio de vacaciones, procurando que los empleados disfruten los días asignados de vacaciones durante el periodo correspondiente (incluyen 5 días adicionales a lo requerido por la normativa).
- Licencia por maternidad, paternidad o adopción.
- Licencia parental de emergencia de hasta 5 días, excediendo lo requerido a nivel legal.
- Apoyo por parte de EAP en una amplia variedad de situaciones, incluidas las relativas a la violencia de género.
- Seguro médico privado para toda la familia.
- Plan de integración y coordinación, recursos de bienestar y prevención al empleado.
- Programa de asistencia disponible para todos los empleados y sus familias: servicio confidencial que incluye asesoramiento personal y asistencia legal si es necesario.

Cabe mencionar las medidas adicionales de apoyo al empleado de las que dispone el Aeropuerto de Londres-Luton:

- Atención médica (BUPA).
- Primeros auxilios de salud mental.
- Grupo de Planificación de la Estrategia de Bienestar, que desarrolla un programa de bienestar basándose en las necesidades/riesgos detectados entre los empleados (a partir de las encuestas, las evaluaciones de riesgo de estrés, los datos de ausencia, las referencias de salud ocupacional y los impactos externos actuales).
- Seminarios web enfocados en salud mental.

Por otro lado, las medidas de conciliación en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil están previstas en el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil. Destacan:

- Flexibilidad en la jornada laboral (para aquellos empleados cuya jornada no sea a turnos).
- Licencia por maternidad.
- Reducción de la jornada laboral para gestantes.
- Beneficios tales como seguro médico y dental, seguro de vida, etc.

[195] Identificación de las fuentes de estrés, a partir de 9 factores psicosociales: tiempo de trabajo, carga de trabajo, autonomía, demandas psicológicas, variedad y contenido del trabajo, participación y supervisión, interés por el trabajador y compensación, desempeño de rol y relaciones y apoyo social.

	Jornada de trabajo	Conciliación vida familiar y permisos	Paternidad y maternidad	Violencia de género	Ayudas al empleado
España	Flexibilidad horaria: Horario flexible de entrada y salida. Dos horas de flexibilidad diaria para personas trabajadoras con hijos con discapacidad. Jornada intensiva de verano (3 meses). Posibilidad de cambios de servicio para el personal de jornada a turnos. Política de Teletrabajo que permita a los empleados trabajar a distancia Política de Desconexión Digital que fomente el respeto al horario laboral de los empleados y a su tiempo de ocio. Jornadas de trabajo definidas y fijadas a corto y largo plazo. Control horario.	Reducción de jornada por cuidado de hijos menores de doce años, y familiares enfermos y/o discapacitados Excedencia por cuidado de hijos o familiares. Permiso retribuido por asuntos particulares (asuntos propios). Días de vacaciones por antigüedad (a partir de los 20 años de servicio, un día adicional por cada 5 años de servicios). Permisos retribuidos los días 24 y 31 de diciembre.	Descanso en los supuestos de parto, adopción o acogimiento. Posibilidad de distribución del periodo de descanso por nacimiento de hijo Permiso retribuido por lactancia mejorado, siendo acumulable su disfrute.	Posibilidad de reducción de jornada con disminución proporcional del salario o de la reordenación del tiempo de trabajo. Suspensión del contrato de trabajo para aquellos supuestos de abandono de puesto de trabajo por parte de la trabajadora como consecuencia de ser víctima de violencia de género.	Retribución flexible (tickets restaurante). Seguro médico. Seguro de vida y accidentes. Reconocimientos médicos. Ayudas económicas para estudios, salud, discapacidad, campamentos, guarderías, anticipos reintegrables. Programa de Atención a la Conciliación de Aena (PAC)Conjunto de servicios de asesoramiento, facilitación y apoyo emocional, que acontecen en la vida de los empleados, ofreciendo una atención y asesoramiento en todos los aspectos derivados en estas situaciones (legal, fiscal, social, administrativa, etc.) Aportaciones al Plan de Pensiones.
Reino Unido	Posibilidad de solicitar trabajo flexible, que puede incluye la posibilidad de teletrabajar desde casa hasta tres días a la semana.	Vacaciones anuales que incluyen 5 días por encima del mínimo establecido por el gobierno.	Licencia pagada por maternidad, paternidad o adopción (4 semanas de permiso con sueldo completo y hasta 28 semanas retribuidas) Licencia parental de emergencia de hasta 5 días más cumplimiento de licencia parental exigida por el gobierno.	En su caso, se trata con la más estricta confidencialidad y adaptándola a cada situación particular. Entre las posibles medidas se contemplan la adaptación del horario, aparcamiento en lugar seguro, etc. El Programa de Asistencia al Empleado también ofrece orientación por parte de asesores formados para cualquier persona en riesgo de sufrir violencia de género.	Los beneficios incluyen seguro médico privado para toda la familia. Plan de integración y coordinación, recursos de bienestar y prevención al empleado. Programa de asistencia disponible para todos los empleados y sus familias: servicio confidencial que incluye asesoramiento personal y asistencia legal si es necesario. Servicio de salud ocupacional que incluye fisioterapia y coaching neurolingüístico. Acceso al gimnasio de las instalaciones. Política de menopausia / formación de concienciación.
Brasil	Medidas de conciliación establecidas en el Acuerdo Colectivo. Destacan; Licencia de maternidad, licencia de paternidad, permiso para acompañar a los hijos, etc..				

Principales datos 2023[196]

La tasa de regreso al trabajo de empleados que se acogieron al permiso parental ascendió en 2023 al 97,6 % (79,7% en 2022).

Permiso parental (GRI 401-3)

	2022							2023						
	España		Reino Unido		Brasil		Total	España		Reino Unido		Brasil		Total
	M	F	M	F	M	F		M	F	M	F	M	F	
Empleados que se han acogido a permisos de paternidad/ maternidad o adopción/acogida	**136**	**41**	**11**	**10**	**6**	**3**	**207**	**133**	**30**	**18**	**11**	**11**	**2**	**205**
Maternidad	0	41	0	10	0	3	**54**	0	30	0	11	0	2	**43**
Paternidad	136	0	11	0	6	0	**153**	133	0	18	0	11	0	**162**
Adopción/acogimiento	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	**0**
Descanso 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	**117**	**28**	**11**	**1**	**6**	**2**	**165**	**124**	**36**	**18**	**10**	**10**	**2**	**200**
Maternidad	0	28	0	1	0	2	**31**	0	36	0	10	0	2	**48**
Paternidad	117	0	11	0	6	0	**134**	124	0	18	0	10	0	**152**
Adopción/acogimiento	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	**0**
Descanso Paternal	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	**0**

[196] De acuerdo con la legislación vigente y con la normativa interna que resulta de aplicación, todos los trabajadores de Aena tienen derecho a licencia por paternidad/maternidad.

Número de empleados que han regresado al trabajo después de terminar el permiso parental y siguen siendo empleados 12 meses después (2023) (A)

	España		Reino Unido		Brasil		Total
	M	F	M	F	M	F	
Maternidad	0	39	0	1	0	0	**40**
Paternidad	133	0	11	0	6	0	**150**
Adopción/ acogimiento	0	1	0	0	0	0	**1**
Descanso Paternal	0	0	0	0	0	0	**0**
Total	**133**	**40**	**11**	**1**	**6**	**0**	**191**

(A) En España a 31/12/2023, se contabilizan cuatro empleados en situación de Excedencia voluntaria por cuidado de hijos, uno disfrutando de otro permiso parental y dos en situación de inactividad (estos últimos poseen contrato laboral en España, bajo la modalidad indefinida a tiempo completo fijo-discontinuo).

Número de empleados que han regresado al trabajo después de terminar el permiso parental y siguen siendo empleados 12 meses después (2022) (A)

	España		Reino Unido		Brasil		Total
	M	F	M	F	M	F	
Maternidad	0	21	0	21	0	4	**46**
Paternidad	110	0	13	0	8	0	**131**
Adopción/ acogimiento	0	1	0	0	0	0	**1**
Descanso Paternal	0	0	0	0	0	0	**0**
Total	**110**	**22**	**13**	**21**	**8**	**4**	**178**

(A) En España, a 31/12/22, se contabilizan tres empleados en situaciones de Excedencia.

Tasa de regreso al trabajo 2023

	Nº empleados regresaron al trabajo			Nº empleados deben regresar al trabajo			Tasa de regreso al trabajo (A)		
	M	F	**Total**	M	F	**Total**	M	F	**Total**
Maternidad	0	23	23	0	43	43	-	53,5 %	**53,5 %**
Paternidad	137	0	137	164	0	164	83,5 %	-	**83,5 %**
Adopción/acogimiento	0	0	0	0	0	0	-	-	**-**
Descanso Paternal	0	0	0	0	0	0	-	-	**-**
Total	**137**	**23**	**160**	**164**	**43**	**207**	**83,5 %**	**53,5 %**	**77,3 %**

(A) Tasa de regreso al trabajo: (Cifra total de empleados que regresaron al trabajo después del permiso parental/ Cifra total de empleados que deben regresar al trabajo después del permiso parental)x100.

Tasa de regreso al trabajo 2022

	Nº empleados regresaron al trabajo			Nº empleados deben regresar al trabajo			Tasa de regreso al trabajo (A)		
	M	F	**Total**	M	F	**Total**	M	F	**Total**
Maternidad	0	23	23	0	43	43		53,5 %	**53,5 %**
Paternidad	137	0	137	162	0	162	84,6 %	-	**84,6 %**
Adopción/acogimiento	0	0	0	0	0	0	-	-	**0%**
Descanso Paternal	0	0	0	0	0	0	-	-	**0%**
Total	**137**	**23**	**160**	**162**	**43**	**205**	**84,6 %**	**53,5 %**	**78,0 %**

(A) Tasa de regreso al trabajo: (Cifra total de empleados que regresaron al trabajo después del permiso parental/ Cifra total de empleados que deben regresar al trabajo después del permiso parental)x100.

5.5.3. Compromiso con las empresas (externas/ concurrentes)

(GRI 403-7)

Siendo una entidad sujeta al derecho público, en España, Aena se compromete a establecer requisitos y mecanismos de coordinación en materia de Prevención de Riesgos Laborales entre Aena y todas las empresas que desarrollan actividades en las instalaciones gestionadas por la Compañía, como se establece en el Procedimiento de Coordinación de Actividades Empresariales.

De esta forma, a través del Procedimiento CAE se establecen los requisitos y mecanismos de coordinación en materia de Prevención de Riesgos Laborales entre Aena y todas aquellas empresas que desarrollan algún tipo de actividad en las instalaciones de la Compañía. Este procedimiento tiene como objetivo mejorar las actuaciones en este ámbito y asegurar el cumplimiento de las obligaciones establecidas para el intercambio de información sobre los riesgos a terceros generados la actividad de empresas concurrentes. Ello se refleja en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo.

En base a este procedimiento, Aena se compromete a:

- Vigilar el cumplimiento de la normativa en materia de prevención de riesgos laborales por parte de los terceros, así como garantizar la presencia de recursos preventivos en cada centro de trabajo.
- Exigir que se lleve a cabo la evaluación de riesgos correspondientes y la planificación de la actividad preventiva, así como el cumplimiento de las obligaciones de los terceros en materia de información y formación.
- Comprobar que las empresas contratistas y sus subcontratistas han establecido medios necesarios de coordinación.

De este modo, Aena dispone de un sistema de Coordinación de Actividades Empresariales (CAE) con terceros[197] con funcionamiento en todos los centros de trabajo. A través de este sistema, se comunican los riesgos de las empresas que realizan sus actividades en las instalaciones (empresas externas/concurrentes), fomentando la coordinación entre todas ellas.

Concretamente, las empresas que realizan sus trabajos en los centros de Aena tienen el deber de rellenar y/o actualizar declaraciones de riesgos propios y riesgos a terceros,[198] para posteriormente transmitirlas tanto a sus personas trabajadoras como a Aena, por medio de reuniones periódicas. Dicha información se reporta en un mapa de riesgos que se facilita a las empresas junto con el manual correspondiente y el enlace a la web de Coordinación de Actividades Empresariales (CAE) de Aena.

A lo largo de 2023, se ha continuado mejorando la web con el objetivo de simplificar al máximo el proceso de coordinación de las empresas externas. Se destaca especialmente la incorporación del registro de accidentes que involucren a trabajadores de todas las empresas externas que hayan ocurrido en las instalaciones de Aena. Este avance implica una mayor capacidad para diseñar y mantener espacios donde la seguridad de todos los que acceden a las instalaciones sea prioritaria.

Destaca que los contratos con proveedores externos incluyen cláusulas detalladas que especifican las líneas de actuación en materia de seguridad y salud. En consecuencia, la coordinación de actividades empresariales se erige como el mecanismo integral para promover el cuidado de la salud de todos los empleados y empleadas, teniendo en cuenta el considerable número de personas que participan en las operaciones de la Compañía.

Es prioridad para Aena proteger la salud y seguridad de sus personas trabajadoras, proveedores, personal externo y pasajeros.

Adicionalmente, se han continuado llevando a cabo reuniones periódicas con las empresas concurrentes, adaptadas a la naturaleza de sus actividades o las áreas en las que operan. En el marco de la gestión de proveedores externos, los contratos incluyen cláusulas detalladas que especifican las líneas de actuación en materia de seguridad y salud.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton realiza evaluaciones previas a la contratación de proveedores, solicitando, evaluando y calificando la información relacionada con salud y seguridad. Una vez formalizado el contrato, los proveedores se adhieren a la política de seguridad y salud del aeropuerto.

Previa a la autorización e inicio de los trabajos, se proceda a la comprobación de toda la información sobre salud y seguridad, y se desarrollan evaluaciones de riesgos/sistemas de trabajo seguros, así como actuaciones de formación. De forma periódica, se convocan reuniones con los terceros para garantizar una colaboración y comunicación abierta, especialmente en caso de evaluaciones de riesgos y las oportunidades. Formalmente se transmiten avisos relacionados con la gestión aeroportuaria, incluidos los relacionados con la salud y la seguridad.

[197] La relación entre Aena y las empresas externas puede ser fruto de una vinculación directa, derivada una relación contractual entre las partes (contratos de trabajos, arrendamiento, cesión de instalaciones, etc.) o de una vinculación indirecta (cuando la empresa externa desarrolle su actividad empresarial en su totalidad o en parte de ella en las instalaciones de Aena).
[198] Puede consultarse el enlace a la web de Coordinación de Actividades Empresariales con terceros – Prevención de riesgos laborales. Ver capítulo “Enlaces de interés.”

En Brasil, los proveedores de servicios se someten a una evaluación inicial para comprobar el cumplimiento de la legislación brasileña en materia de salud y seguridad. También incluyen procedimientos de salud y seguridad de terceros que describen las acciones del contratista para prevenir o reducir riesgos en el entorno de trabajo, establecer canales de notificación de incidentes y facilitar acciones de mitigación. Además, todos los accidentes de terceros en el lugar de trabajo deben informarse e investigarse adecuadamente.[199]

Finalmente, los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil recomiendan medidas de salud y seguridad para algunas actividades realizadas por los socios comerciales, como por ejemplo, ante actividades de construcción o considerados de alto riesgo, las cuales están incluidas en el Procedimiento de Seguridad y Salud de Terceros.

[199] En cuanto a los procedimiento de gestión de contratados que evidencia el compromiso de la dirección con la protección de la salud y seguridad de los empleados Procedimiento de Movilización ANB _rev 0_ docxPP-SGI-1274C-001_27.10.2022

6- Servicios seguros y de calidad (GRI 2-22; 3-3)

Compromiso con los ODS

Seguridad Operacional

Programas y sistemas de gestión certificados y aprobados al más alto nivel de la Compañía.

Objetivos específicos.

Revisiones y auditorías periódicas, internas y externas.

Planes de emergencias.

Comunicación y formación.

Acciones correctivas.

Compromiso con la seguridad operacional extensible a terceros.

Desarrollo de un interfaz de Sistema Automático de Control de Tráfico Aéreo (SACTA) con cualquier sistema visual de Torre Remota / Torre Digital para funcionalidades básicas, en coordinación con ENAIRE.

70 supervisiones internas (+90 en el 2022)

30 de auditorías externas de seguridad operacional (30 en el 2022)

7.750 empleados formados en seguridad operacional en (+8500 en el 2022)

Ciberseguridad o seguridad de la información

Sistema de Gestión de Seguridad de la Información certificado según la norma ISO 27001:2013.

Plan Estratégico de Seguridad de la Información 2022-2026, revisado por el Consejo de Administración y la alta dirección.

Formación y actuaciones de sensibilización.

Procedimiento para incidencia.

Planes de contingencia y procedimientos de respuesta a incidentes.

0 Violaciones de la seguridad de la información u otros incidentes de ciberseguridad (0 en el 2022)

Seguridad Sanitaria

ACI reconoce con el premio “Aeropuerto más limpio de Europa” a dos aeropuertos de Aena:

- Aeropuerto Internacional Región de Murcia
- Aeropuerto de Pamplona

Gestión excelente

Plan Estratégico 2022-2026

Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario

Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025.

Plan de Calidad de Servicios (PQS).

Plan de Exploración Aeroportuaria (PEA) de Aena Brasil.

Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente (SGI) de Aena.

Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena, implantado y certificado en España conforme a las normas ISO 9001 e ISO 14001

Seguridad aeroportuaria

Centrada en:

- Comunicación y colaboración entre todos los organismos y grupos implicados.
- Vigilancia de las zonas vulnerables del aeropuerto.
- Control del movimiento de personas y vehículos en los accesos a las zonas restringidas de seguridad.
- Inspección de personas y bienes.
- Elaboración y actualización de las medidas del Programa.

3.428 empleados formados en materia de seguridad aeroportuaria (3.929 en el 2022)

Introducción

Uno de los tres pilares del Grupo Aena es mantener la posición de liderazgo en eficiencia operativa, garantizando al mismo tiempo los niveles exigidos de seguridad y calidad

En un año donde se ha registrado un récord histórico de pasajeros, el Grupo Aena mantiene como prioridad su compromiso con la seguridad, en todas sus vertientes, y la calidad de sus servicios en todos sus aeropuertos, incluyendo los aeropuertos de la nueva filial en Brasil BOAB que, través de su filial Aena Desarrollo Internacional, se han ido incorporado a la red en 2023.

Aena está enfocada en la prevención de eventualidades y contingencias que afecten al desarrollo de sus actividades, tratando de paliar los posibles riesgos existentes, evaluando continuamente sus procesos en materia de seguridad y riesgos, adaptándolos y dotando de los recursos humanos, mecanismos y materiales necesarios, para hacer frente a los retos a los que está sometida la actividad aeroportuaria.

Garantía de Salud y Seguridad en Aena (GRI 3-3) [A]

Seguridad aeroportuaria	Seguridad operacional	Seguridad sanitaria	Ciberseguridad o seguridad de la información
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”.	Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.	Se pone el foco en las lecciones aprendidas y en la aplicación de medidas sanitarias que garanticen la salud y seguridad de los usuarios en todo momento.	Medidas de seguridad para prevenir y detectar el uso no autorizado de los sistemas informáticos.

[A] Aplicable a todos los servicios ofrecidos en los aeropuertos del Grupo Aena.

6.1. Seguridad Operacional

(GRI 3-3)

6.1.1. Marco de gestión

(GRI 2-23)

El Grupo Aena prioriza la seguridad operacional en sus instalaciones, poniendo el foco en la prevención, y con el compromiso de cumplir con todos los requisitos legales y normativas aplicables en la materia[200]. Para ello tiene en cuenta las mejores prácticas del sector, y aporta los recursos necesarios para situar la seguridad operacional, incluidas las situaciones de crisis, como una de las principales responsabilidades de todos los miembros, a todos los niveles, de la organización y de todo el personal de la comunidad aeroportuaria.

Aena está comprometida en garantizar los niveles más altos de seguridad operacional necesaria para reducir los riesgos a un nivel deficiente y razonablemente alcanzable[201].

La gestión de la seguridad es una actividad formal, explícita y sistemática de carácter preventivo, donde la gestión de las crisis se orienta en el marco de una cultura justa, buscando siempre identificar deficiencias sistemáticas.

Política de Seguridad Operacional
Aprobada por el Director de Operaciones y Red de Aeropuertos y el Vicepresidente Ejecutivo firma su conformidad con la misma

Aborda la seguridad operacional en las instalaciones aeroportuarias, adoptando una actitud preventiva, con el compromiso de cumplir los requisitos legales y normas aplicables en la materia, teniendo en cuenta las buenas prácticas, proveer los recursos necesarios y hacer que la seguridad operacional, incluyendo las situaciones de crisis, sea una de las principales responsabilidades de todos los directivos y del personal del aeropuerto en general.

Aplicación de la cultura justa como herramienta para mejorar las notificaciones de seguridad e incidir en la mejora de la actuación del sistema frente a la búsqueda de responsabilidades individuales, excepto en casos de dolo o negligencia grave

Ha dado lugar a la implantación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SGSO), para asegurar que se alcanzan y mantienen los niveles de seguridad operacional adecuados, adaptado a cada aeropuerto de la red. Se trata de un enfoque sistemático que incluye la estructura orgánica, líneas de responsabilidad, políticas y procedimientos para:

[200] La Seguridad Operacional es una prioridad en los aeropuertos de todo el mundo. Existe regulación nacional e internacional en la materia, así como directrices sectoriales:
- 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 139, 153 y 154).

[201] Todos los aeropuertos del Grupo Aena en España,Reino Unido y Brasil disponen de una política de seguridad operacional y los correspondientes Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO), procedimientos, programas, etc, adaptados a sus casuísticas. En cada país son los órganos de gobierno los responsables de garantizar el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad operacional.

Identificar de forma proactiva los puntos débiles de la Compañía, clasificando su nivel de riesgo y tomando medidas para reducirlo: identificación de peligros, análisis de riesgos y mitigación de los mismos. Asimismo, identifica oportunidades de mejora.

Analizar y vigilar la operación del aeropuerto de forma global.

Disponer de indicadores que permiten realizar el seguimiento de las condiciones de seguridad de la actividad aeroportuaria para anticipar los posibles problemas y sus soluciones.

Analizar los accidentes e incidentes para definir medidas que minimicen sus consecuencias y evitar su repetición.

Crear y promocionar una cultura de seguridad mediante la difusión de sus resultados y conclusiones (mecanismos para compartir y difundir información entre los distintos centros y los agentes implicados).

Mejorar la seguridad global del aeropuerto a través de un programa de seguridad operacional con definición de objetivos

El Manual del SGSO es el documento en el que se desarrollan los principios de la Política de Seguridad Operacional de Aena para cada aeropuerto. En este documento se describen todos los procesos que forman parte de la gestión de Seguridad Operacional en el aeropuerto, desde el proceso de gestión de riesgos hasta el control de toda la documentación generada, los Planes de Emergencia del Aeropuerto, así como el perfil y las responsabilidades del responsable del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (RSGSO).

Programa de Seguridad Operacional

Recoge los objetivos fijados anualmente para alcanzar el principio de mejora continua en cada aeropuerto en materia de seguridad operacional.
Todos los aeropuertos de Aena en España, **Reino Unido** y **Brasil** disponen de un Programa de Seguridad Operacional.

Medible por medio de indicadores e índices, adaptados a cada aeropuerto, que son reevaluados y examinados periódicamente.

Describe las actuaciones, recursos y plazos necesarios para lograr los objetivos para la mejora continua de la seguridad operacional y la correcta implantación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.

Estos indicadores están relacionados con la meteorología, el mantenimiento, el medio ambiente, los vehículos/ conductores o las incidencias, entre otros

6.1.2. Objetivos en materia de Seguridad Operacional

Para cada uno de sus aeropuertos, el Grupo Aena establece objetivos de seguridad operacional que garantizan y reflejan el compromiso para alcanzar, mantener y promocionar la seguridad operacional. Además, incorpora posibles actualizaciones basadas en la experiencia de la organización, lecciones aprendidas y un análisis exhaustivo para confirmar su nivel de eficacia.

En Aena, algunos de los principales objetivos son la modificación y adaptación de infraestructuras, el establecimiento de procedimientos de identificación de riesgos más eficaces, la mejora de la cultura de seguridad operacional mediante el fomento de las notificaciones y la aplicación de principios de cultura justa. La unidad independiente Compliance Monitoring se encarga de monitorear los procesos de cumplimiento de la gestión de seguridad operacional a nivel transversal.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton determina objetivos para prevenir cualquier incidente o accidente, prestando especial atención a la formación, la puesta en valor de lecciones aprendidas, la organización de reuniones y workshops, o el refuerzo del programa de visitas para empleados. Para su medición y seguimiento, los objetivos son establecidos a nivel interno.

En Brasil, los aeropuertos de las filiales de Aena tienen como principal objetivo implementar todas aquellas medidas necesarias para perfeccionar y mantener un nivel aceptable de seguridad operacional, incluyendo las acciones resultantes de la identificación de los peligros y la gestión de riesgos. Además, se refuerza la coordinación entre las diferentes actividades, así como las actuaciones de formación y fomento de una cultura de seguridad operacional.

La Compañía busca mejorar continuamente sus operaciones y garantizar un nivel de seguridad operacional excelente.

6.1.3. Principales actuaciones enfocadas a la mejora de la seguridad operacional en 2023

En el ejercicio 2023, se ha continuado desarrollando el procedimiento para notificar el estado y las condiciones en las que se encuentran las pistas, con el fin de detectar el estado del pavimento en caso de condiciones meteorológicas adversas, en los aeropuertos en España, Reino Unido y Brasil.

Además, en 2023:

- En España, se ha creado una Unidad Central de Gestión de Cambios destinada a dar apoyo y unificar criterios para mantener los más altos niveles de seguridad operacional durante los procesos y puesta en servicio de cambios del entorno aeroportuario (obras, procedimientos, equipamiento, organización).
- En Reino Unido, se ha tratado de fortalecer la colaboración, y con ello el desempeño de terceros, especialmente los proveedores de servicios de asistencia en tierra.
- En Brasil, se ha implementado el Proyecto de Monitoreo de Indicadores a través del cual se realiza un seguimiento de los indicadores de desempeño en seguridad operacional de todos los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil y, en caso de existir desviaciones, se toman acciones inmediatas para reducir posibles incidentes. Además, se han desarrollado inspecciones periódicas en las infraestructuras aeroportuarias, relacionadas con infraestructura o procedimientos operativos, buscando identificar no conformidades en su mantenimiento.

6.1.4. Auditorías, verificaciones y simulacros generales aeronáuticos de seguridad operacional

(GRI 3-3; 416-1)

Aena dispone de distintos mecanismos de control para establecer un proceso de mejora continua, que a su vez sirven como herramientas de evaluación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.

Supervisiones internas

Con el fin de verificar el cumplimiento normativo y la implantación, idoneidad y eficacia adecuada de los sistemas de seguridad operacional, así como evitar la detección de posibles no conformidades en supervisiones externas; se llevan a cabo supervisiones internas en todos los aeropuertos de la red del Grupo Aena, incluidas, en España, las plataformas de Bases Aéreas abiertas al Tráfico Civil.

Además, en 2023:

- En Reino Unido, se lleva a cabo un programa de monitoreo de cumplimiento, implementado para auditar los procedimientos internos y tareas realizadas por el departamento de operaciones del Aeropuerto de Londres-Luton.
- En Brasil, se realizan auditorías internas para verificar el cumplimiento de los requisitos normativos midiendo la eficacia en la aplicación de los procedimientos de los Manuales de Operaciones.

Auditoría externas

- En España, las auditorias externas las realiza la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) para verificar la correcta implementación del SGSO de cada aeropuerto. En general, los aeropuertos de la red reciben una media de 25 visitas al año. Estas auditorías efectuadas por la autoridad aeronáutica española abarcan periódicamente todos y cada uno de los requisitos de seguridad operacional derivados de la normativa española y europea.
- En Reino Unido, la Autoridad de Aviación Civil (CAA) (CAA) y la *British Aviation Institution* (BSI) son las autoridades encargadas de realizar estas auditorias.
- En Brasil, las auditorías externas son realizadas por la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) y tienen un alcance similar al aplicado en las auditorías internas.

Simulacros

- En España, en cumplimiento de la Normativa OACI y la normativa nacional asociada, los aeropuertos y helipuertos de la red de Aena realizan simulacros generales aeronáuticos, con periodicidad inferior a dos años. Estos simulacros tienen la finalidad de conseguir:
  - Una correcta coordinación entre las organizaciones y dependencias implicadas en la respuesta a emergencias en las que puedan estar involucradas aeronaves.
  - La actuación de los medios materiales y humanos pertenecientes a dichas organizaciones.
  - La mejora de los procedimientos de emergencia de los aeropuertos y otras organizaciones involucradas.
  - La formación del personal que tendría que intervenir en caso de producirse una emergencia real.
- En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, la respuesta a emergencias se prueba de forma modular, con un programa de 10 módulos que se completa durante un período de cuatro años. En 2023, los simulacros que se han llevado a cabo han cubierto la evacuación y la atención de pasajeros. En estos simulacros han participado varios departamentos del aeropuerto y agentes externos (agentes de seguridad, aerolíneas, etc).
- En Brasil, las emergencias se abordan en el Sistema de Respuesta a Emergencias Aeroportuarias, que refleja el liderazgo y compromiso de la Alta Dirección de las filiales de Aena en Brasil con el establecimiento de procesos y procedimientos ante emergencias aeroportuarias, así como en la asignación de los recursos necesarios para la implementación y mantenimiento del sistema, asegurando el cumplimiento de los requisitos aplicables y la mejora continua de los procesos desarrollados. En 2023, se ha realizado un simulacro de retiro de una aeronave inoperativa de la pista de aterrizaje y despegue.

	2021				2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Supervisiones internas (nº)	66	36	6	**108**	49	41	2	**92**	55	11	4	**70**
Auditorías externas (nº)	29	7	12	**48**	28	1	2	**31**	25	1	4	**30**
Simulacros (nº)	28	-	0	**28**	20	3	25	**48**	29	1	17	**47**

Seguridad Operacional

En Aena, aeropuertos de acuerdo con:

- **Reglamento UE nº 139/2014**: 83%.
- **Real Decreto 862/2009**: 17%[(A)]

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton también se certifica de acuerdo al **Reglamento UE nº 139/2014** y en Brasil de acuerdo al **RBAC 139** de ANAC.

Además del estricto cumplimiento normativo, se promueven distintas iniciativas de mejora continua y la universalización de la cultura de seguridad operacional como:

- La metodología de Detección Proactiva de Riesgos.
- El establecimiento de criterios acordados con la autoridad aeronáutica en aquellos aspectos en que la norma no está lo suficientemente definida.
- La incorporación de nuevas tecnologías.

[(A)] Las bases aéreas abiertas al tráfico civil y el aeropuerto conjunto de Zaragoza no están certificados o verificados, ya que no les aplica el requisito.

6.1.5. Otros mecanismos para mantener niveles excelentes de Seguridad Operacional

(GRI 2-25)

Plan de Emergencia

En todos los aeropuertos y helipuertos del Grupo Aena[202], se dispone de un plan de emergencia (autoprotección)[203] que permite reaccionar tanto a emergencias que estén relacionadas a la operación de aeronaves, como a aquellas que se produzcan en los edificios e instalaciones de los aeropuertos.

El director del plan es el responsable de estos planes, los cuales establecen los equipos de emergencia designados en cada aeropuerto, así como su coordinación con los equipos de los planes de Protección Civil de ámbito superior (local/autonómico), externos al aeropuerto en los que se integra el plan del aeropuerto[204].

El Plan de Emergencia de los aeropuertos da respuesta a todos los tipos de emergencias, incluidas aquellas relacionadas con los fenómenos meteorológicos.

Estos planes incluyen situaciones que pueden conducir a emergencias y las dependencias críticas con una perspectiva de continuidad del servicio, así como procedimientos de coordinación de actividades para asegurar una respuesta efectiva. De esta forma se evalúan los riesgos potenciales (peligros naturales, tecnológicos o provocados por el hombre, etc.) a los que se asocian una serie de medidas mitigadoras.

En estos planes se reflejan los mecanismos que alertan a los equipos de emergencia y los medios de información a pasajeros u otros usuarios de los aeropuertos. Cuando se activa un Plan de Emergencia, los usuarios que forman parte de los equipos de emergencia son alertados durante la propia activación del plan. El resto de usuarios son informados mediante diferentes procedimientos, en función de que se trate de un caso de emergencias en edificio o aeronáutica.

Estos planes son documentos vivos, en continua revisión. En los aeropuertos de la red de Aena, por ejemplo, se implementan planes de acciones correctivas basados en el análisis de simulacros de emergencia, situaciones reales, a parte de los resultados de auditorías internas y externas. Con carácter general, cada vez que se actualizan se envían a todas las organizaciones internas y externas que participan o se ven impactadas por el Plan, con excepción de los casos en los que contienen información sobre procedimientos de seguridad, en cuyo caso se envían a un formato restringido.

Los aeropuertos tienen una cultura de seguridad operacional que incluye respuesta a emergencias.

Los aeropuertos elaboran anualmente un cronograma y calendario de simulacros de acuerdo con la normativa vigente con el objetivo de mejorar el nivel de seguridad. Esto permite que todas las partes involucradas practiquen periódicamente elementos relacionados con el Plan de Emergencia.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, todas las partes interesadas, servicios de emergencia, aerolíneas, autoridades locales, gobiernos y expertos profesionales, colaboran en la elaboración de los procedimientos que contienen todas las instrucciones en caso de emergencia o accidente aéreo.

El documento se actualiza, al menos, anualmente. Además, se revisa después de cada simulacro o activación del Plan de Emergencia y contiene un sistema iterativo de informes que recogen las novedades y crean acciones para mejorar el sistema.

Todos los incidentes de seguridad y activaciones del plan son registrados por el personal del aeropuerto revisados de forma conjunta por los equipos involucrados. Los resultados de los incidentes se introducen en el SGSO y/o en el programa de Gestión de Riesgos.

[202] Los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil disponen del Sistema de Respuesta a Emergencias Aeroportuarias (SREA), actualizado y estructurado de acuerdo con la normativa que le resulta de aplicación. En ellos se incluye el mecanismo y sistema de alerta y comunicación con usuarios. En este sentido, los aeropuertos disponen, por ejemplo, de teléfonos de emergencia para garantizar la inmediata comunicación de posibles incidentes a los agentes, como son el servicio de bomberos o el centro de control de operaciones, entre otros.
[203] El Plan de Emergencia (autoprotección) ha sido actualizado y estructurado de acuerdo con la normativa sectorial europea (Reglamento 139/2014), con el RD 862/2009 -en el caso de los aeropuertos de la red española verificados-, las instrucciones técnicas de AESA, las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la normativa de Protección Civil Nacional. En Reino Unido se dispone de las "Órdenes de emergencia" (Emergency Orders) que definen los tipos de emergencia, procedimientos generales, actuaciones por área, etc. Este documento está disponible para todos los stakeholders a través de la plataforma de comunicación específica.
[204] La necesidad de planificar la respuesta ante emergencias deriva tanto de los requerimientos establecidos a nivel sectorial (certificación/verificación de aeropuerto) como de los derivados de la normativa de Protección Civil (Norma Básica de Autoprotección). Teniendo esto en cuenta, Aena dispone de una instrucción operativa que fija los criterios mínimos que deben cumplir los aeropuertos en relación con los planes de emergencia.

Los aeropuertos de Aena en Brasil disponen del Plan de Emergencia de Aeródromo (PLEM), como parte del Sistema de Respuesta a Emergencias Aeroportuarias (SREA)[205],actualizado y estructurado de acuerdo con la normativa que le resulta de aplicación y en los que se incluye el mecanismo y sistema de alerta y comunicación con usuarios. En este sentido, los aeropuertos disponen, por ejemplo, de teléfonos de emergencia para garantizar la inmediata comunicación de posibles incidentes al servicio de bomberos o al centro de control de operaciones, entre otros.

En Brasil se dispone, asimismo, de otros procedimientos que se revisan en caso de ejercicio de simulacro o activación del Sistema de Respuesta a Emergencias, un cambio significativo en las características operacionales del aeródromo o ante enfermedad transmisible a nivel regional, nacional y /o internacional.

En caso de accidente nuclear o emergencia radiológica grave, en cualquier lugar del Territorio Nacional, se dispone de equipos especializados (Control Radiológico y Descontaminación), que deben ser activados por la Segundo Comando Aéreo (II COMAR), aunque aún no ha sido necesario solicitar su apoyo hasta la fecha.

Investigación, tratamiento de accidentes e incidentes, y acciones correctivas

La red de aeropuertos de Aena cuenta con un proceso de investigación y notificación para aquellas incidencias que se produzcan en el lado aire del aeropuerto o que afecten a la seguridad operacional. Este proceso facilita el establecimiento de medidas preventivas que tengan en cuenta los errores previos y lecciones aprendidas.

En el caso de cualquier incidente o accidente los datos relativos a cada suceso deberán comunicarse a la unidad de control habilitada a tal efecto.

En este sentido, Aena cuenta con un Centro de Gestión de Red 24H de incidencias operativas (CGRH24) que realiza un seguimiento continuo del estado operativo de toda la red de aeropuertos en coordinación con SYSRED (ENAIRE) y de las incidencias que afectan a las operaciones de vuelo, además de realizar los informes de seguimiento correspondientes.

Los aeropuertos siguen un modelo de mejores prácticas para reportar e investigar accidentes, con el objetivo de aprender de los errores y establecer nuevas oportunidades de aprendizaje.

Cada aeropuerto identifica los posibles peligros que pueden condicionar la seguridad operacional, analiza los potenciales riesgos e implementa las correspondientes medidas de mitigación, en función de sus características específicas.

Se implementa un sistema que permite recibir, documentar y dar respuesta a comunicaciones, consultas y quejas en la materia tanto de origen interno como externo, y disponer un canal de comunicación interna específico. Asimismo, las lecciones aprendidas se comparten en Aena a través de jornadas de Seguridad Operacional, Boletines de Seguridad Operacional y la creación o mejora de procedimientos particulares si es necesario.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, todas las incidencias se registran a través de la plataforma Opscom del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, según el Manual de Aeródromo, donde:

- Semanalmente:
  - Se revisan los datos y se identifican las 5 o 6 principales temas de interés desde el punto de vista de la seguridad y se priorizan a través de acciones, compromisos y otros medios que ayuden a promocionar la seguridad.
  - Se elabora y publica un informe para todos los usuarios del lado aire.
- Diariamente:
  - Se revisan los incidentes/ accidentes, se llevan a cabo investigaciones y se aplican medidas mitigadoras.

Además, el Aeropuerto de Londres-Luton ha avanzado en aspectos clave de la seguridad operacional, como:

- La introducción del aprendizaje compartido entre equipos de trabajo.
- La creación de alianzas entre responsables de distintas unidades.
- La continuación del programa de retención de capacidades del personal en excedencia o permisos.

[205] Se consideran emergencias con materiales peligrosos en la zona del aeropuerto los accidentes que se produzcan con los siguientes tipos de materiales o sus similares:
- los combustibles, los lubricantes y los productos inflamables, corrosivos, tóxicos o venenosos, que puedan afectar al la salud y la seguridad de las personas o causar daños a la propiedad en general;
- armas, municiones, productos de guerra en general; y
- productos radiactivos, corrosivos, tóxicos, bacteriológicos y otros similares.

En Brasil, los aeropuertos de las filiales de Aena investigan los incidentes y accidentes relacionados con la seguridad operacional con el fin de corregirlos y prevenirlos en el futuro. El proceso de investigación de estos eventos y los responsables de la misma se describen en el Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO) de cada aeropuerto.

Indicadores de incidentes aeroportuarios totales segregado por país y año

	España	Reino Unido	Brasil
2021	718	96	16
2022	1.426	148	6
2023	1.726	153	ND

*Se consideran Runway incursions y excursions

Indicadores de accidentes de equipo (ACI TIPO D) segregado por país y año

	España	Reino Unido	Brasil
2021	372	26	14
2022	756	52	12
2023	966	60	23

Indicadores de incidentes en movimiento (ACI TIPO B) segregado por país y año

	España	Reino Unido	Brasil
2021	134	0	4
2022	261	0	0
2023	339	0	3

Garantizar la seguridad operacional de terceros

El Grupo Aena dispone de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional que establece procedimientos de coordinación y supervisión de terceros, e incorpora requisitos en los contratos y acuerdos que se establecen. El SGSO es el marco de referencia para garantizar la seguridad operacional de terceros que desempeñan su actividad en las instalaciones aeroportuarias[206]. Este sistema establece, entre otros:

- Mecanismos de comunicación entre la Compañía y los terceros para tratar cualquier aspecto relacionado con la seguridad operacional.
- Mecanismos para catalogar a los terceros en función de su impacto potencial en la seguridad operacional y los riesgos inducidos.
- Mecanismos de control y supervisión del cumplimiento de los distintos requisitos y aspectos relacionados con la seguridad operacional, que además vienen detallados en los pliegos y contratos con terceros a través de cláusulas específicas.
- Participación de los proveedores en las sesiones de expertos de identificación de riesgos y cambios que afecten a su actividad.

Entre dichos requisitos, se incluye:

- Disponer y designar a un responsable de Seguridad Operacional.
- Garantizar el conocimiento y la aplicación de la normativa en la materia a través de la preceptiva formación de los trabajadores y proporcionar al aeropuerto la información necesaria sobre su actividad.
- Mantener una colaboración continuada con el Director del expediente, así como la comunicación de accidentes/ incidentes.

Aena dispone de una Normativa de Seguridad en Plataforma, instrucciones operativas y procedimientos concretos que recogen los mecanismos de seguridad a aplicar por todos los agentes participantes en la operación. Todos los trabajadores con acceso al lado aire tiene que superar una formación y examen previo exigido por la autoridad aeronáutica.

A través de los contratos con terceros se articulan los requerimientos contenidos en los procedimientos del SGSO sobre control y seguridad de terceros, las comunicaciones de seguridad operacional y se regula qué tipo de información se debe intercambiar y cómo se transmite entre sus interlocutores.

[206] El SGSO prevé el control, supervisión y dirección del trabajo de aquellos servicios de su área de actividad que estén desarrollados por terceros en el área de movimiento del aeropuerto y otras zonas que puedan afectar a la operatividad del mismo. Además, realiza y analiza las supervisiones a los proveedores externos y comunica las irregularidades al RSGSO del aeropuerto.

Además, estos contratos con terceros exigen el establecimiento de indicadores de seguridad operacional, incluyendo aquellos objetivos relativos al control de la seguridad operacional de terceros en el SGSO. En la documentación preceptiva a entregar (Planes de vigilancia, supervisiones, registros, etc.) las empresas deben proponer y evidenciar el control de los objetivos de seguridad operacional comprometidos para cada período, tanto aquellos exigidos por Aena como otros que puedan haber propuesto como iniciativa propia de mejora.

Por otro lado, se dispone de un procedimiento de formación del personal en materia de Seguridad Operacional, que asegura que los trabajadores del aeropuerto dispongan de la formación adecuada para realizar las tareas y funciones encomendadas. Estos procedimientos identifican las necesidades de formación por categoría, ocupación y exigencias asociadas al puesto (contenido, duración, etc.), proponiendo diferentes itinerarios formativos. Los contratos y acuerdos con terceros recogen los requisitos necesarios que los terceros deben cumplir en materia de formación y competencias, siempre de acuerdo a su actividad.

En Brasil, los requisitos en materia de seguridad operacional aplican a todos los proveedores de servicios y actividades en el lado aire de los aeropuertos de las filiales de Aena. Los contratos y acuerdos recogen los requisitos necesarios que los terceros deben cumplir en materia de formación y competencias, relativo a su actividad[207]. La Cláusula obligatoria de seguridad operacional recoge entre otros aspectos los requisitos en formación de terceros incluyendo todos los itinerarios formativos y la comprobación periódica de las competencias, de acuerdo a su actividad.

En esta misma línea, se llevan a cabo distintas acciones formativas (sobre el SGSO, prevención de accidentes, transporte de mercancías peligrosas, etc.) con el fin de garantizar que los empleados que trabajan en actividades directa o indirectamente relacionadas con la seguridad operacional estén debidamente capacitados y cualificados.

Tanto en España como en Brasil se cuenta con procedimientos e instrucciones concretas que recogen los mecanismos de seguridad a aplicar por todos las personas participantes en las operaciones. También se realiza la monitorización del desempeño de los terceros en materia de seguridad operacional bajo el marco del SGSO.

Del mismo modo, los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil cuentan con un mecanismo de reporte dirigido al responsable de seguridad operacional y que aplica a las operaciones aéreas, para que sean atendidas adecuadamente y se implementen debidamente las medidas correctivas y/o preventivas para mitigar los riesgos relacionados a las mismas.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, los requisitos que debe cumplir el tercero se establecen en los documentos de licitación y en el contrato con el tercero.

Asimismo, se incluye en todos los contratos con terceros la capacitación en seguridad operacional para proveedores, mecanismos de monitoreo para el cumplimiento de los requisitos anteriores, metas y objetivos relacionados, canales de comunicación y reporte de la gestión de seguridad, y descripciones de reglas.

Para ello, todos los proveedores de servicio tienen acceso a la documentación relacionada con seguridad operacional a través de la plataforma de gestión Opscom. Además, aquellos trabajadores que desarrollen su actividad en lado aire deben disponer de autorización y contar con una licencia específica. Todos los interlocutores que desarrollen su actividad en el lado aire, así como sus trabajadores, deberán cumplir y participar en el desarrollo de los requisitos del programa de seguridad operacional, participando en sesiones programadas, en elaboración de informes relacionados con la seguridad operacional e implementando todas aquellas acciones y medidas que se adopten desde la dirección.

Por otro lado, se trabaja en estrecha colaboración con terceros para establecer y monitorear los KPI acordados en los contratos y revisar anualmente los principales riesgos asociados a las distintas actividades. Estos riesgos se publican en un informe semanal donde también se incluyen propuestas de mejora.

Por último, en el Aeropuerto de Londres-Luton se llevan a cabo a diario comprobaciones de seguridad operacional a terceros que operan en el lado aire del aeropuerto por parte del equipo de Operaciones. Cualquier hallazgo se trata en el momento o, si se considera necesario, se transmite al equipo responsable de la parte interesada. También se realizan auditorías de supervisión (*Safety Oversight Audits*) por parte del equipo de supervisión de cumplimiento y AirDat, contratado por LLA para llevar a cabo estas auditorías.

Formación del personal

Aena dispone de un procedimiento de formación en materia de seguridad operacional que garantiza la correcta capacitación del personal para realizar las tareas y funciones asociadas a su ocupación.

Todos los procedimientos anteriormente mencionados identifican las necesidades de formación por categoría, ocupación y exigencias según el puesto, proponiendo de esta manera distintos itinerarios de formación.

En esta misma línea, en Brasil las filiales de Aena llevan a cabo acciones formativas relacionadas con el SGSO, la prevención de accidentes aeronáuticos y el transporte de mercancías peligrosas, entre otras, con el objetivo de asegurar que las personas que trabajan en actividades directa o indirectamente relacionadas con la seguridad operacional tengan la capacitación y cualificación necesaria.

[207] Similares en España y Brasil.

Por otro lado, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, la capacitación en seguridad operacional de los empleados se extiende desde la formación interna anual de actualización, como las formaciones específicas de operaciones de verano e invierno, hasta las formaciones en operaciones básicas y avanzadas en tierra. Asimismo, se brindan capacitaciones a terceros.

Además, los empleados del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido han participado en la formación *Safety differently* (tours y visitas), que fomenta una metodología proactiva y centrada en el aprendizaje basado en oportunidades.

Número de empleados con formación según año				
2023				
	España	**Reino Unido**	**Brasil**	**Total**
Nº empleados	7.321	45	384	**7.750**
2022				
	España	**Reino Unido**	**Brasil**	**Total**
Nº empleados	8.221	604	273	**8.553**

Innovación

En relación a las prácticas y aspectos innovadores que han contribuido en el progreso y mejora de la seguridad operacional en los aeropuertos, en 2023 destacan las siguientes líneas de trabajo:

- En Aena:
  - Definición de una aplicación soportada por dispositivos móviles para obtener datos, la comunicación de los mismos y la elaboración de los mensajes relativos al estado de la pista en condiciones de presencia de contaminantes invernales (agua, nieve, hielo).
  - Adquisición de equipos de detección de espesor de contaminantes invernales.
  - Análisis de los distintos dispositivos que la industria está generando para la identificación y ubicación de FOD (Foreign Object Debris). Se están analizando tanto dispositivos embarcados en vehículos como dispositivos fijos ubicados en el entorno de la pista.
  - Análisis de la utilización de drones para la calibración de sistemas de ayudas visuales.
  - Instalación de 13 simuladores de conducción en el área de movimiento en otros aeropuertos para la familiarización y comprobación de la competencia de conductores en la zona aeronautica de seguridad operacional.
  - Pruebas de RADAR aviar para la detección de aves en vuelo en el entorno próximo aeroportuario que puedan afectar a las operaciones.
- En Brasil, los aeropuertos de las filiales de Aena disponen de un informe de prevención sobre situaciones potenciales de riesgo para la seguridad operacional, que se utilizan para ayudar en el análisis de los hechos, así como en la definición de las acciones mitigadoras adoptadas. Este sistema está disponible online y a través de códigos QR.
- En el caso del Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha puesto en marcha el proyecto *Safety Stack,* donde todos los interlocutores trabajan en común para desarrollar normativas y políticas conjuntas y adoptar nuevos métodos que facilite el flujo de información y guías en materia de seguridad operacional. Entre otras cosas, gracias a esta iniciativa se ha desarrollado una aplicación para la comunidad aeroportuaria, se ha conseguido mayor cooperación entre equipos en incidencias operativas, una disminución de incidentes, reducción de la gravedad de los mismos y un incremento tanto del número de informes como en su calidad.

6.2. Seguridad aeroportuaria

(GRI 3-3)

El Grupo Aena tiene como prioridad garantizar, por encima del mínimo establecido por la autoridad correspondiente, la seguridad y protección de los pasajeros y público en general, tripulaciones, personal de tierra, aeronaves y aeropuertos junto con sus instalaciones en general.

Todo el personal implicado tiene como objetivo el cumplimiento de la normativa y controlar el riesgo con las menores molestias posibles.

Para ello se implementan diversos sistemas de vigilancia en todo el entorno aeroportuario que complementándose con la puesta en marcha de medidas concretas previenen actos de interferencia ilícita y aseguran las mejores prácticas en esta materia.

6.2.1. Objetivos en materia de Seguridad aeroportuaria en 2023

A lo largo del 2023 los objetivos generales de Aena que garantizan los máximos niveles de seguridad en las personas y bienes, son:

- Equipamiento de seguridad: suministro de equipamiento de inspección, sistemas de control de accesos, CCTV y equipos autónomos de control de fronteras, de acuerdo con la regulación aplicable y las necesidades específicas de los aeropuertos[208].
- Análisis y seguimiento del servicio de seguridad privada: auditorías internas y externas. En Reino Unido, estas auditorias a las compañías de seguridad privada se llevan a cabo por la CAA.
- Control de calidad: ensayos y verificaciones de los procedimientos de seguridad, de los cuales se elaboran informes y seguimiento de los planes de acción correctores.
- Formación: cursos dirigidos para los responsables de seguridad de los aeropuertos de Aena, tanto en la red de Aena en España como en Reino Unido.
- Normativa: participación, de la mano de AESA en el caso de los aeropuertos españoles y de la mano de ANAC en el caso de Brasil, en distintos grupos de trabajo y en las comisiones permanentes de los Comités Nacionales de Seguridad.

En Brasil, los principales objetivos de la seguridad aeroportuaria son brindar soporte técnico al plan de ejecución acordado con la autoridad concesionaria y proporcionar y gestionar recursos para las actividades AVSEC del aeropuerto.

6.2.2. Principales actuaciones enfocadas a la mejora de la seguridad aeroportuaria en 2023

Las actuaciones más importantes llevadas a cabo en materia de seguridad aeroportuaria en la red de aeropuertos de Aena son las siguientes:

- Licitación de un nuevo Acuerdo Marco para el suministro e instalación de equipos automáticos de detección de explosivos para equipaje de mano y sistemas automatizados para filtros de seguridad.
- Licitación de un nuevo Acuerdo Marco para el suministro e instalación de equipamiento autónomo de fronteras, en el marco de la futura entrada en vigor del nuevo proyecto europeo de control automatizado de pasaportes (Entry Exit System).
- Licitación de un nuevo expediente centralizado de personal de soporte a FFCCSE en los controles fronterizos, destinado a la homogeneización del servicio y a la provisión de los recursos humanos necesarios para el nuevo proyecto europeo Entry Exit System.
- Licitación de nuevos expedientes de seguridad privada adecuados a la realidad operativa post pandemia, con requisitos acordes al DORA II y contemplando los desarrollos de nuevas infraestructuras y equipamiento.
- Colaboración con el nuevo programa de Certificación de Responsables de Seguridad Aeroportuaria de AESA.
- Colaboración con el nuevo programa de Certificación de Vigilantes de Seguridad de AESA.
- Implementación del Protocolo de Amenaza de Drones.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se han seguido llevando a cabo auditorías internas para garantizar la máxima seguridad aeroportuaria a todo el entorno aeroportuario. Esto ha mejorado los resultados obtenidos en la auditoría externa realizada por la autoridad (CAA).

En la filial de Aena ANB, en Brasil se han adquirió diversos equipos de seguridad, entre los que cabe destacar: cámaras CCTV, equipos de control electrónico de accesos, *Bar Coded Boarding Pass (*BCBP) y tótems. Además, se han realizado obras de mejora en puntos de control de acceso, en concreto en las casetas de vigilancia. Asimismo, se ha ido ampliando al personal formado en AVSEC fortaleciendo así la cultura de seguridad en sus aeropuertos.

Aena tiene como prioridad garantizar la seguridad y protección de los pasajeros, público en general, tripulaciones, personal de tierra, aeronaves y aeropuertos junto con sus instalaciones en general.

[208] En el Aeropuerto de Londres-Luton de acuerdo al departamento de transporte, que certifica los equipos que se pueden instalar en los aeropuertos de Reino Unido.

Factores de los que depende la seguridad aeroportuaria

Normativa

(contiene guías para el diseño estructural de las infraestructuras aeroportuarias con el objetivo de defender y prevenir actos de interferencia ilícita)

España	Normativa OACI: el Anexo 17 al Convenio de Chicago de 1944 establece las normas y recomendaciones generales en materia de seguridad para el transporte aéreo.	CEAC: Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC): Documento 30, que establece recomendaciones en materia de seguridad para el transporte aéreo a nivel europeo.	COMUNITARIO: Reglamento (CE) Nº 300/2008: Establece normas comunes para la seguridad de la aviación civil de obligado cumplimiento en todos los Estados pertenecientes a la Unión Europea. Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998: establece medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes, desarrollando así el Reglamento 300/2008 Reglamento (UE) nª 2017/2226: establece un Sistema de Entradas y Salidas (SES) para registrar los datos de entrada y salida y de denegación de entrada relativos a nacionales de terceros países que crucen las fronteras exteriores de los Estados miembros, determina las condiciones de acceso al SES con fines policiales y modifica el Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen y los Reglamentos (CE) nº 767/2008 y (UE) nº 1077/2011.	NACIONAL: Ley 21/2003 de 7 de julio de Seguridad Aérea: establece el régimen jurídico de la inspección aeronáutica y las obligaciones por razones de seguridad aérea, entre ellas a la adopción del Programa Nacional de Seguridad para la aviación (PNS) para la Aviación Civil. Real Decreto 550/2006. Designa a la Autoridad Competente, responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la aviación civil. Determina también la organización y funciones del Comité Nacional de Seguridad.	**Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (PNS)** Establece la organización, métodos y procedimientos necesarios para asegurar la protección y salvaguarda de los pasajeros, tripulaciones, público, personal de tierra, aeronaves, aeropuertos y sus instalaciones, frente a actos de interferencia ilícita.
Reino Unido				Programa Nacional de Seguridad para la aviación. Single Consolídated Direction 1/2023.	
Brasil		ANAC: Reglamento de Aviación Civil de Brasil No.107- Seguridad de la aviación civil ante actos de interferencia ilícita - Operador de aeródromo. Este reglamento se aplica al explotador de aeródromo público civil, compartido o no, cuyas responsabilidades relacionadas con la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita (AVSEC) están previstas en el artículo 8 del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (PNAVSEC).		NACIONAL: Decreto nº 11.195, de 8 de setembro de 2022 - Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (PNAVSEC).	

Factores de los que depende la seguridad aeroportuaria

Personal cualificado	España	Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Guardia Civil y Cuerpo Nacional de Policía.	Fuerzas y Cuerpos de Seguridad Autonómicas y/o Locales.	Personal de Vigilancia Privada, contratada por Aena	Personal de la Oficina Local de Seguridad (OLS) del propio aeropuerto.	**Aena se coordina y colabora con todos los grupos implicados** en la seguridad para garantizar la efectividad y eficacia de la misma.
	Reino Unido	Servicios de seguridad Policía antiterrorista del Reino Unido, Departamento de Transporte, National Protective Services Authority (NPSA.	Policía antiterrorista.	Policía Regional y Aeroportuaria. Autoridad de Aviación Civil (inspección).	Departamento de Seguridad Aeroportuaria.	
	Brasil	Policía Federal, Sector Seguridad AVSEC de Aena Brasil y sus subcontratistas de seguridad.		Sector Seguridad AVSEC de Aena Brasil y sus subcontratistas de seguridad.	Sector Seguridad AVSEC de Aena Brasil y sus subcontratistas de seguridad.	
Existencia de recursos técnicos	España	Seguridad perimetral.	Sistemas integrados de control de acceso y CCTV, así como sistemas manuales y automatizados de control de fronteras.	Equipos de inspección de personas y máquinas de escaneado de equipajes, paquetes o bolsos.	Procedimientos (inspección de empleados, de acreditación de personas, autorización de vehículos, etc).	
	Reino Unido	Sistema CCTV.	Sistema de Control de acceso, régimen de acceso de vehículos y ANPR.	Sistemas de seguridad para el control de acceso de personas, objetos transportados, vehículos y carga (screening).	Plan de seguridad aeroportuaria, inspección de empleados, capacitación acreditada por CAA, concienciación general, control de acceso de vehículos, sistemas de gestión de seguridad (SeMS).	
	Brasil	Infraestructura de seguridad y protección perimetral, incluyendo CCTV, barreras de seguridad, vigilancia y personal de tierra.		Agentes de Protección de la Aviación Civil, Portillas y Vigilantes, sistemas de control de acceso y sistemas para la inspección de personas y pertenencias incluyendo equipos de detección.		

Aena trabaja para ofrecer una estancia segura y una experiencia de calidad en las instalaciones de todos sus aeropuertos.

Para ello, se han llevado a cabo a lo largo del 2023 una serie de medidas, que se pueden dividir en:

- Comunicación y colaboración de todos los organismos y partes implicadas.
- Vigilancia de las posibles zonas vulnerables del aeropuerto.
- Control del movimiento de vehículos y personas en los accesos a las zonas restringidas de seguridad.
- Inspección de personas y bienes mediante controles de seguridad.
- Elaboración y actualización de nuevas medidas del Programa de Seguridad del Aeropuerto[209] .

El Programa Nacional de Seguridad, contiene las medidas específicas a aplicar por parte de todos los interlocutores ante cualquier acto de interferencia ilícita como las amenazas, ya sean de secuestros de aeronaves o de amenazas de bomba. Además se exige que el aeropuerto disponga de los recursos necesarios para hacer una gestión correcta (también incluidos en el Plan de Emergencia del aeropuerto) de sus recursos.

En el caso de Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton tiene grupos de trabajo especializados en la gestión de la seguridad aeroportuaria (autoridad y socios aeroportuarios), cuya función es evaluar las potenciales vulnerabilidades y riesgos y recomiendan medidas para mitigar los mismos. Este grupo recibe apoyo del Grupo ejecutivo de Security, que recomienda y autoriza medidas adicionales a las enviadas por estos grupos de trabajo.

En Brasil, las medidas tomadas por los aeropuertos de las filiales de Aena para reducir posibles situaciones de interferencia ilícita incluyen la implementación de planes de contingencia para la gestión ordenada y normalización de crisis, así como la presentación de informes a los grupos de interés.

Además, se sigue participando activamente en el Grupo Brasileño de Seguridad de la Aviación - BASeT con los siguientes objetivos:

- promover actividades y proyectos nacionales de seguridad de la aviación civil contra interferencias ilícitas que ayuden a gestionar la industria de la aviación civil.
- cooperación entre las autoridades nacionales de aviación civil (ANAC), la preparación de material técnico.
- Facilitar la recopilación y el intercambio de información, datos y métricas entre los agentes departamentales para proporcionar mejores análisis, diagnósticos y definición de objetivos para el sistema AVSEC.

6.2.3. Niveles excelentes de Seguridad Aeroportuaria[210]

Las medidas de seguridad que se aplican en los aeropuertos de la red de Aena responden tanto a normas nacionales como comunitarias y su cumplimiento es de carácter obligatorio.

Formación en seguridad aeroportuaria

Con el fin de promocionar la seguridad aeroportuaria en todos los aeropuertos de la red, Aena realiza actuaciones de formación y sensibilización para todos los empleados cuya labor se desarrolle dentro de las instalaciones aeroportuarias.

Nº de empleados forma	2022	2023
España	2.790	3012
Reino Unido	604	45
Brasil	786	371
Total	**3.929**	**3428**

Auditorías, verificaciones y simulacros de Seguridad Aeroportuaria[211]

(GRI 416-1)

Con el fin de verificar el cumplimiento de la normativa vigente, la Comisión Europea y AESA realizan cada año distintas auditorías internas y de seguridad aeroportuaria en los aeropuertos de la red de Aena.

[209] Aena dispone, en su Sistema de Gestión de Seguridad, de procedimientos específicos y medidas -creados en colaboración con los autoridades competentes- para facilitar el cumplimiento de la normativa aplicable y mantener los más altos niveles de Seguridad Aeroportuaria. Estos procedimientos no se hacen públicos para salvaguardar la información.
[210] En lo que respecta a la gestión de riesgos detectados y tratamientos de accidentes e incidentes en materia de Seguridad Aeroportuaria, al participar Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como el Ejército del Aire, resulta de carácter restringido.
[211] Los aeropuertos de Aena en Brasil no disponen de certificados reglamentarios en materia de Seguridad Aeroportuaria. Si bien, la actividad se basa en el PSA (Programa de Seguridad Aeroportuaria), debidamente aprobado por el Organismo Regulador.

Lo mismo ocurre en el caso de Reino Unido, donde el Aeropuerto de Londres-Luton es auditado por la CAA y proveedores externos, y de los aeropuertos de Brasil, auditados por la ANAC.

- España: en 2023 se llevaron a cabo 30 auditorías externas por parte de AESA (35 en 2022) y 30 verificaciones internas (27 en 2022).
- Reino Unido: se realizan de forma anual visitas no anunciadas por parte de su autoridad en materia de seguridad aeroportuaria, la CAA, para verificar determinados aspectos de su normativa. Además, este 2023 se ha llevado a cabo auditorías que ha cubierto los los diferentes aspectos en materia de seguridad aeroportuaria. Asimismo, se realizan auditorías internas sobre la actividad y procesos de seguridad, incluyendo a terceros.
- Brasil: se realizan auditorías de todos los aspectos previstos en el PNAVSEC y en la normativa de la ANAC para determinar el nivel de cumplimiento de la normativa aplicable. En paralelo, la ANAC realiza auditorías externas periódicamente sobre las instalaciones. En 2023 se han llevado a cabo 33 verificaciones internas (29 más que el año anterior) y 3 auditorías externas por la ANAC (1 más que en 2022), y para ambas tipologías de revisiones se han alcanzado niveles de cumplimiento superiores a los del año precedente.

La normativa aplicable también define la realización de simulacros con la intención de que todo el personal relacionado con seguridad aeroportuaria tiene la formación y experiencia necesaria en caso de emergencia[212].

En este sentido, en España se han llevado a cabo 2 simulacros de seguridad aeroportuaria durante el ejercicio 2023 (2 en 2022) en España.

Asimismo, en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, no se llevan a cabo simulacros al no ser requeridos por la autoridad aérea.

En 2023, en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se han llevado a cabo 9 simulacros (1 más que en 2022), Ejercicios Simulados a Escala Real y Ejercicios de Mesa simulados, siguiendo la normativa aplicable según cada aeropuerto y con el fin de capacitar a todos los interlocutores que integran el Plan de Contingencia Aeroportuaria.

6.2.4. Garantizar la seguridad aeroportuaria de terceros

Todo el personal que desarrolle su actividad en el entorno aeroportuario deberá velar por el cumplimiento de la seguridad aeroportuaria.

Seguridad aeroportuaria RE 2017/458
100% de los aeropuertos internacionales de Aena con frontera Schengen (la fuerza de seguridad fronteriza cumple con este RE en nombre del Aeropuerto de Londres-Luton)

Seguridad aeroportuaria RE 300/2018, 2015/1998 y PNS
100% de los aeropuertos de Aena en España (Aeropuerto de Londres-Luton con el RE 300/2008 y con SCD 2/2019)

Seguridad aeroportuaria RE 2017/458

[212] Los simulacros de actos de interferencia ilícita que se recogen en el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil están regulados por la instrucción de seguridad SA-19, y en la misma se recogen los aspectos que no dependen del gestor aeroportuario y que se requiere informar.

En España, con el fin de garantizar que se cumple la normativa de seguridad aeroportuaria por parte de todos los agentes que operan en los aeropuertos, se incluye una cláusula específica en todos los contratos de obras y suministros, afecten o no a la seguridad de manera directa. De esta manera el contratista se compromete a tomar unas medidas que garanticen el conocimiento y cumplimiento de la normativa aplicable en cuanto a seguridad aeroportuaria, disponiendo de un responsable en esta materia. Existen posibles penalizaciones en estas cláusulas en caso de infracción o incumplimiento.En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton lleva a cabo una evaluación inicial de todos los servicios antes de su implementación. Además, todos los contratistas que proporcionen productos y servicios de seguridad aeroportuaria deben estar aprobados por la CAA. Este aspecto también está definido en el contrato[213] y el proveedor debe seguir los mismos objetivos y auditorías (ver apartado Auditorías, verificaciones y simulacros de seguridad aeroportuaria). Los contratistas también están sujetos a auditorías internas para verificar el cumplimiento continuo de las directrices establecidas.

En Brasil, los proveedores de los aeropuertos de las filiales de Aena deben cumplir con los requisitos de seguridad aeroportuaria, establecidos en los objetivos contractuales, que tienen cláusulas relativas a las acreditaciones así como la obligación de presentar un Plan de Seguridad de la Empresa de Servicios Auxiliares o Explorador del Área Aeroportuaria. Además, todos los empleados de la comunidad aeroportuaria deberán realizar formaciones específicas.

Los contratos definen los criterios e indicadores para seguir el desempeño de los proveedores de este servicio, con el fin de que se cumpla la normativa y los niveles de servicio establecidos.

[213] Cláusula 10 del documento Charges & Conditions of Use.

6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información

(GRI 3-3)

La complejidad asociada al uso de las nuevas tecnologías y los sistemas de información hacen que su uso exponga uno de los activos más valiosos de cualquier empresa como es la información.

Con el fin de garantizar la protección eficiente y dinámica de la información mediante un enfoque preventivo, detectivo y reactivo[214], el Grupo Aena define en la Política de Seguridad de la Información, cuyas directrices han sido definidas de acuerdo con la norma UNE-ISO/IEC 27001[215], un marco de seguridad basado en un conjunto de procesos, normas, procedimientos y herramientas de seguridad.

A través de esta Política se desarrolla en Aena un Sistema de Gestión de Seguridad de la Información que ha sido auditado por AENOR durante el ejercicio 2023. Este sistema permite una protección efectiva de los activos de información, garantiza su seguridad y evita la materialización de posibles incidentes y potencial amenaza por ciberataques.

El Sistema de Gestión de Seguridad de la Información forma parte del sistema de gestión general, y está basado en un enfoque de riesgo empresarial que se establece para crear, implementar, operar, supervisar, revisar, mantener y mejorar la seguridad de la información.

Las filiales de Aena en Reino Unido han desarrollado políticas de ciberseguridad basadas en la normativa NIS (Security of Network & Information Systems) y en los controles exigidos por la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido y aplicados mediante normas y directrices de seguridad. Asimismo, actualmente está desarrollando un sistema de gestión de la seguridad de la información basado en la norma ISO 27001 para mejorar la eficacia de los controles aplicados a los sistemas críticos.

Además, se ha implantado la supervisión de la ciberseguridad en todos los sistemas críticos para garantizar la seguridad de la infraestructura, los sistemas y la información del Aeropuerto. Entre ellos:

- Filtrado de contenidos de nueva generación en el cortafuegos para detectar, analizar y proteger todo el tráfico entrante y saliente.
- Detección y respuesta ampliadas en todos los dispositivos de usuario final para proteger la infraestructura frente al flujo horizontal y vertical de ataques de *malware o ransomware*.
- Protección en los servicios orientados a Internet que garantiza la supervisión de todas las actividades y la aplicación de la mejor protección de seguridad.

Por último, la evaluación de vulnerabilidades se realiza periódicamente en todas las infraestructuras críticas para mantener el nivel de garantía de seguridad dentro de los límites aceptados.

En Brasil, despliega su compromiso con la protección de la seguridad de la información a través de proyectos específicos, como el de gestión de identidades, que se prevé que finalice en el primer trimestre de 2024. Asimismo, se han realizado Pentest y Retest en los entornos de infraestructura y se ha desplegado el Falcon Complete Mobile para dispositivos móviles. Además, se llevan a cabo campañas de phishing de forma trimestral.

6.3.1. Modelo de gestión y compromiso

El Consejo de Administración de Aena, que está integrado por profesionales con experiencia en la materia como Doña Irene Cano Piquero[216], es el órgano responsable de aprobar la actualización de la Política de Seguridad de la Información.

Además, Aena cuenta con el Órgano de Gobierno de Seguridad de la Información, que está compuesto por tres comités con funciones distintas en la seguridad de la información y permite una perspectiva global en tres niveles diferenciados:

- Estratégico o corporativo: asegurar la adhesión a los intereses del Órgano de Administración de Aena y el desarrollo continuo de los principios y políticas de seguridad. Describe la estrategia de seguridad de la información de la organización.
- Descripción las facetas tácticas de la seguridad de la información: trasladar las instrucciones del Comité Estratégico de Seguridad.
- Técnico-Operativo: con enfoque en tareas más operativas y capacidad para manejar problemas más técnicos.

[214] El ámbito de aplicación de la presente Política incluye, a consejeros, directivos y, en general, a todos los empleados de Aena, sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica, empresas contratadas, empresas colaboradoras y clientes y, más en general, a toda persona que tiene acceso a la información y/o sistemas de la organización (en adelante, "Usuarios" o "Usuario") así como a todas las infraestructuras físicas (edificios, aeropuertos, etc.).
[215] En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton está en proceso de implementación de la ISO 27001 prevista para 2023 o 2024, y avanzando para dar cumplimiento a la Directiva en Seguridad de la Información NIS.En España, la fecha de renovación prevista de la renovación es mayo de 2025.
[216] Consejera independiente y Directora General de Meta España y Portugal desde 2012 (ver Capítulo 1).

Además, rige en estos momentos en Aena el Plan Estratégico de Seguridad de la Información 2022-2026, que es supervisado por la Comisión de Auditoría y marca actuaciones en procesos clave para alcanzar el nivel de seguridad objetivo.

Órganos responsables de la puesta en marcha y funcionamiento del Plan de Ciberseguridad

El Consejo de Administración, el Comité de Dirección y la Comisión de Auditoría son informados periódicamente de la evolución del Plan de Ciberseguridad [217].

- El Comité de Dirección, al que asiste el Director de Tecnologías y Digitalización[218] , es el órgano responsable de fomentar y apoyar el establecimiento de medidas técnicas, organizativas y de control que garanticen la integridad, disponibilidad, confidencialidad, autenticidad y trazabilidad de los activos informáticos con el objetivo de evitar su posible alteración, destrucción, robo, copia, falsificación y otras amenazas existentes, sean estas accidentales o no, así como de las acciones formativas y de concienciación que sean necesarias para garantizar el éxito de las medidas indicadas anteriormente.
- A nivel operativo y de gestión, Aena tiene a su disposición la figura del CISO y del Responsable de Seguridad de la Información (RSI). Asimismo, el CISO es el máximo responsable de cara a la supervisión de la ciberseguridad en Aena.
- En las sociedades de Aena en Reino Unido, la responsabilidad recae en el director de IT (que actúa como CIO), quien depende directamente del director financiero local. Además, se nombró al consultor de ciberseguridad durante 2023. Asimismo, se está estableciendo un sólido sistema de monitoreo cibernético y la implementación del sistema de gestión de seguridad de la información (SGSI).
- En Brasil, en los aeropuertos de las filiales de Aena la máxima responsabilidad en la supervisión de la ciberseguridad recae sobre el CISO y el CSO. Su labor está apoyada por el Comité de Seguridad de Información.

6.3.2. Medidas para asegurar la eficacia del Plan de Ciberseguridad

Aena dispone de un Plan de Ciberseguridad, aprobado por el Consejo de Administración, para gestionar adecuadamente el riesgo asociado al uso masivo de sistemas de información y comunicaciones.

Con la finalidad de garantizar la consecución de los objetivos del Plan y de los procesos de transformación, modelos operativos y servicios TIC por parte de todos los implicados, Aena desarrolla distintas medidas basadas en:

Formación

Parte de la transición hacia un nuevo modelo operativo y el uso responsable de nuevas herramientas tecnológicas, se basa en la creación de un plan de sensibilización y formación para desarrollar nuevas habilidades a nivel directivo y tecnológico.
Entre los logros del año, destaca la participación de 8.550 empleados en las actuaciones formativas en materia de ciberseguridad y normativa de seguridad de la información (6.247 en 2022), con un índice de superación del 92 %, así como la realización de 12 charlas de sensibilización en la materia (17 en el 2022) durante las inspecciones rutinarias de los aeropuertos[219]. De manera similar, se llevan a cabo actividades periódicas de sensibilización, compartiendo información sobre los riesgos actuales de seguridad de la información en el boletín corporativo o vía correos electrónicos que se distribuyen de forma masiva con carácter mensual.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres Luton, la formación y el curso de concienciación sobre ciberseguridad son obligatorios para todos los nuevos empleados en el momento de su incorporación y, posteriormente, para todos los empleados de forma anual. En 2023, se impartieron varios cursos relacionados con la ciberseguridad y la privacidad de los datos. Un total de 281 usuarios han realizado la formación en ciberseguridad en 2023 (161 usuarios en el 2022). Además, el Aeropuerto está mejorando su programa de formación en 2024 para alinear sus requisitos con el desarrollo del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información basado en la norma ISO 27001.

En Brasil, 358 empleados han recibido formación en seguridad de la información, en Ley General de Protección de Datos y en materia de comportamiento y procesos de los sistemas de información. Los cursos relacionados con la ciberseguridad son obligatorios y, como tal, su realización forma parte de la evaluación del desempeño.

[217] A nivel de Consejo, la consejera independiente Leticia Iglesias es responsable de estos asuntos, quien además posee experiencia en la materia.
[218] En concreto, el Jefe de la División de Ciberseguridad.
[219] De acuerdo al Plan de formación de ciberseguridad, el 100% de los empleados recibirán formación en la materia, al menos, cada cuatro años.

Procedimiento a seguir en caso de incidencia.

La Política de la Seguridad de la Información establece el procedimiento de actuación para todos los empleados, ya sean internos o externos, y empresas (contratadas o colaboradoras), en caso de que se materialice cualquier evento o incidencia en materia de ciberseguridad. En tal caso, deben comunicarlo a los centros de soporte o Computer Security Incident Response Team (CSIRT). Asimismo, se indica cómo proceder en caso de detectarse phishing, smishing, malware, etc. durante las mencionadas charlas de concienciación en las revisiones periódicas de los aeropuertos.

Una vez detectado un incidente, el CSIRT mantiene la comunicación con todas las partes interesadas e informa a la dirección de los resultados y de las lecciones aprendidas para que tome las medidas necesarias para evitar que se repita el incidente. Si se descubre una infracción de seguridad o las normas establecidas, el asunto puede elevarse al departamento responsable para que adopten las medidas disciplinarias necesarias[220] .

En Brasil, los empleados de los aeropuertos de las filiales de Aena que detecten un ciberataque deben reportarlo a TIC a través de los canales oficiales (teléfono, chatbot o correo electrónico).

Planes de contingencia y procedimientos de respuesta a incidentes

Aena dispone de distintos planes de continuidad de negocio y recuperación de desastres, siendo estos últimos testeados y actualizados al menos anualmente. Asimismo, se cuenta con:

- Un Centro de Operaciones de Ciberseguridad en el que se proporcionan servicios de operación de las plataformas de ciberseguridad, monitorización de los sistemas corporativos, implantación de las reglas y controles de seguridad implantados en los sistemas que gestionan la ciberseguridad en horario 24x7x365.
- Un Centro de Respuesta ante Incidentes de Seguridad TIC en el que se prestan servicios de gestión de incidentes de seguridad de la información, monitorización de los sistemas corporativos, revisión de las reglas y controles de seguridad implantados en los sistemas que gestionan la seguridad y punto de contacto con las entidades de interés en horario 24x7x365.

Asimismo, se recogen medidas de mejora continua en materia de contingencia y/o respuesta a incidentes, y nuevas medidas necesarias ante los nuevos riesgos detectados en el mencionado Plan Estratégico de Seguridad de la Información 2022-2026, así como en el Plan de Ciberseguridad mencionado en el apartado anterior.

La Dirección de TIC y Ciberseguridad realiza auditorías periódicas de cumplimiento, hacking IT, OT y Sistemas de Seguridad Física, aplicaciones, y test de penetración (Pentesting), para comprobar la seguridad de la infraestructura TIC y los sistemas de gestión de la seguridad de la información, así como evaluar el nivel de madurez de la seguridad en España.

Además, se llevan a cabo revisiones de compromiso y ejercicios simulando ataques dirigidos en los que se utilizan distintos métodos híbridos con el objetivo de comprometer la infraestructura y así poder corregir cualquier grieta en el sistema que sea identificada.

Por su parte, en Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton está elaborando planes integrales de respuesta ante incidentes y recuperación en caso de catástrofe para todos los sistemas y servicios críticos, basados en las normas NIST e ISO 27001. Está previsto ampliar el plan para cubrir otros sistemas y procesos en función de su perfil de riesgo.

En Brasil, se dispone de un procedimiento de respuesta ante incidentes de seguridad de la información a este respecto.

Verificación externa y análisis de vulnerabilidades

En Aena, con el fin de verificar el cumplimiento de los estándares de calidad y seguridad, según lo exigido en los Planes mencionados en los apartados anteriores, la Dirección de TIC y Ciberseguridad de Aena realiza auditorías periódicas de cumplimiento, *hacking* (IT, OT) y Sistemas de Seguridad Física, aplicaciones, y test de penetración para comprobar la seguridad de la infraestructura TIC y los Sistemas de Gestión de la Seguridad de la Información, así como evaluar el nivel de madurez de la seguridad en España.

Asimismo, se desarrollan revisiones de compromiso y ejercicios de *Red Team*[221] (tanto internos como externos), simulando ataques dirigidos de Hacking-Ético en los que se utilizan distintos métodos híbridos con el objetivo de comprometer la infraestructura y así poder corregir cualquier punto débil que pueda identificarse.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton una empresa externa realiza anualmente pruebas de penetración en la infraestructura informática interna y externa, así como en los sitios web de los aeropuertos. En función de los resultados obtenidos, se realizan las correspondientes recomendaciones y se aplican las medidas correctoras oportunas.

[220] Descritas en el Código de Conducta de Aena así como en el Manual de RRHH en Reino Unido.
[221] Se realizan 4 ejercicios "Red Team" de ciberseguridad al año. Adicionalmente, en el marco de la norma ISO 27001, se realizan anualmente revisiones de seguridad de la información en los aeropuerto de mayor tamaño.

En 2023, no se ha notificado ninguna brecha de ciberseguridad en el grupo Aena

Los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil se realizan análisis de vulnerabilidades y pruebas de intrusión en las infraestructuras para identificar y corregir puntos de riesgo, con el objetivo de garantizar la seguridad de los entornos tecnológicos.

Brechas en materia de ciberseguridad

	España		Reino Unido		Brasil		Total	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
Violaciones de la seguridad de la información u otros incidentes de ciberseguridad (nº)	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**
Violaciones/brechas en materia de datos (nº)	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**
Empleados/clientes afectados por dichas violaciones (nº)	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**
Multas por violaciones/brechas en materia de ciberseguridad	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**

6.4 Seguridad sanitaria

(GRI 3-3; 416-1)

Aena colabora con las autoridades sanitarias para que puedan desarrollar su función de forma adecuada, teniendo en cuenta la normativa aplicable y la documentación de referencia.

Los aeropuertos son puntos de entrada a un país y como tal, las autoridades sanitarias competentes llevan a cabo en ellos actividades de control sanitario de pasajeros, equipajes, mercancías y animales.

Tanto en la web de Aena como en los aeropuertos, en formato de cartelería y folletos, se dispone de información relacionada con el control sanitario que se realiza a mercancías, equipajes de pasajeros y animales de compañía, y se proveen los espacios necesarios para que las autoridades competentes puedan efectuar sus controles.

En 2023, para garantizar la Seguridad Sanitaria, en la red de aeropuertos de Aena en España se tomaron las medidas necesarias, establecidas por la Dirección General de Salud Pública en su Resolución de 30 de diciembre de 2022 por deterioro de la situación epidemiológica respecto al COVID-19 en la República Popular China. En particular, para garantizar la implantación de controles sanitarios a los vuelos procedentes de China hasta la finalización de la vigencia de las medidas establecidas por la Dirección General de Salud Pública. En esta línea, se ha permitido y establecido el procedimiento para la toma de muestras de aguas residuales por parte de las autoridades sanitarias de los vuelos procedentes de China, y se han realizado campañas de información (especialmente dirigidas a los pasajeros procedentes de dicho país) para facilitar el conocimiento de las medidas implementadas y de los requisitos necesarios para viajar a España (web, cartelería, RRSS, etc.), manteniendo la prioridad de minimizar la posibilidad de contagio[222].

Además, a lo largo de 2023, Aena ha estado trabajando en colaboración con la Dirección General de Salud Pública en la elaboración de un documento sobre Lecciones Aprendidas relativas al surgimiento de una emergencia sanitaria global, acerca de la necesidad de implantar controles sanitarios. Con este documento se pretende que todo el conocimiento adquirido por parte de los agentes implicados sea plasmado y que se pueda utilizar en futuras ocasiones en que se generen situaciones similares.

En este sentido se ha seguido reconociendo internacionalmente este esfuerzo realizado por Aena con la consecución de los siguientes premios de ACI:

- Aeropuerto de Pamplona: aeropuerto más limpio de Europa
- Aeropuerto Internacional Región de Murcia: aeropuerto más limpio de Europa.

Finalmente, en España, tras la irrupción de la emergencia sanitaria global por la COVID-19 se ha visto necesario establecer criterios para determinar cuándo se puede presentar una situación de riesgo por motivos de limpieza e higiene sanitaria para Aena. Por ello se estableció la definición de indicadores de riesgo (KRI) para dichas temáticas, y que según los valores que tomen se establecen unas medidas a realizar entre los que se incluyen refuerzos del servicio de limpieza de los aeropuertos de la red.

De la misma manera, en Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres Luton, se ha eliminado la obligatoriedad del uso de mascarillas. En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se han mantenido comunicaciones y algunas medidas preventivas como el desembarque por filas, la prohibición de viajar en casos confirmados de Covid-19 y la limpieza y desinfección de equipos de aire acondicionado.

[222] Estos controles sanitarios se han llegaron a implementar en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas durante los meses de enero y febrero, al ser éste el único aeropuerto con vuelos procedentes de China durante el periodo en que estuvo en vigor dicha resolución.

6.5. Vocación de servicio

A lo largo de 2023, el Grupo Aena ha seguido recuperando su tráfico sin alteraciones operativas y prestando todos los servicios con la máxima calidad que esperan los pasajeros, siempre en colaboración con toda su cadena de valor.

El Grupo Aena pone el foco en sus clientes, transformando la manera en la que se relaciona con ellos, personalizando tanto la oferta comercial y los servicios prestados a los pasajeros, aerolíneas y al resto de usuarios de las instalaciones aeroportuarias en general, así como potenciando la innovación y transformación digital de la Compañía hacia el modelo *Smart Airport.*

La orientación al cliente forma parte del Plan Estratégico 2022-2026 de Aena.

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)

En la búsqueda de la excelencia, el Grupo Aena persigue mantener los más altos estándares de calidad de servicio, garantizando la satisfacción y la mejor atención posible de todos los usuarios.

Estos objetivos se plasman en los principales instrumentos de planificación de la empresa, que son:

- El Plan Estratégico 2022-2026 de Aena: Mantener la posición de liderazgo en eficiencia operativa, alcanzando los niveles exigidos de seguridad y calidad.
- Plan Estratégico de Mantenimiento Aeroportuario: Incluye una línea específica enfocada al uso de herramientas comunes que permitan realizar un plan de mantenimiento preventivo y mejorar la calidad.
- El Plan Estratégico y la Estrategia de Negocio Responsable 2020-2025 en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido. Además, el Aeropuerto tiene previsto actualizar su estrategia del área comercial, los accesos al aeropuerto y la gestión de zona de aparcamiento con la finalidad de mejorar la calidad del servicio.
- Los Planes de Calidad de Servicios (PQS) y el Plan de Exploración Aeroportuaria (PEA) en Brasil.

Actuaciones

Plan Estratégico 2022-2026

Continuar siendo la Compañía líder en seguridad y eficiencia operativa, consiguiendo los niveles exigidos en cuanto a calidad y sostenibilidad.

Plan estratégico de mantenimiento aeroportuario de Aena

Incluye una línea específica enfocada al uso de herramientas comunes que permitan realizar un plan de mantenimiento preventivo y mejorar la calidad.

Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton

Incluye una de sus líneas estratégicas orientada a “Ofrecer una experiencia excelente al cliente”; con siete objetivos concreto

Plan de Calidad de Servicios (PQS)

Plan de Exploración Aeroportuaria (PEA) de Aena Brasil

Estos planes contienen todas las acciones, responsabilidades, planes y procedimientos que definen la estrategia de Aena Brasil para cumplir con los requisitos del Contrato de Concesión y Calidad de Servicio.

Normativa vigente (interna y externa).
Sistemas de gestión.
Procedimientos corporativos.

Medidas y situaciones para la mejora y el mantenimiento de las instalaciones (formación, servicios para personas con diversidad funcional, mejoras tecnológicas)

Encuestas de satisfacción
Quejas y reclamaciones
Datos de actividad

En base a estos valores y objetivos se han elaborado estos instrumentos, que se definen teniendo en cuenta la normativa vigente y los marcos de referencia para la toma de decisiones (sistemas de gestión, políticas y procedimientos corporativos).

Aena define las directrices que se pretenden llevar a cabo cada año para mejorar las instalaciones y su mantenimiento, así como para conseguir optimizar de forma continua sus procesos.

En consecuencia, Aena ha visto reconocidos sus esfuerzos en la obtención de premios y reconocimientos, pudiendo destacar la inclusión del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas en la lista "World's Top 20 Airports for 2023" de *Skytrax*.

6.6.1 Principal normativa aplicable y medidas desarrolladas para mejorar la calidad de los servicios

(GRI 2-23)

Aena se centra en sus pasajeros, clientes y usuarios, trabajando para que su paso por sus aeropuertos sea una experiencia lo más positiva posible, facilitando la accesibilidad de todos los colectivos.

Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)

El DORA II[223] garantiza el cumplimiento de las condiciones para ofrecer un servicio de calidad y con la capacidad suficiente para atender a la demanda, desarrollando un servicio eficiente, competitivo y sostenible en el largo plazo.

De este modo, se establecen las condiciones y senda tarifaria que los aeropuertos de la red de Aena en España deben cumplir durante los siguientes 4 años en cuanto a calidad y medioambiente, capacidad e inversiones. Algunos de los objetivos estratégicos en este periodo 2022-2026 que destacan son:

- La recuperación del tráfico junto con una gestión eficiente de la red de aeropuertos, en cuanto a seguridad y calidad.
- La sostenibilidad ambiental como columna vertebral de las actuaciones.

Para conseguirlo, los Planes de Calidad para cada aeropuerto incluyen metas y objetivos, tanto cualitativos como cuantitativos. Asimismo, se incluyen las actuaciones realizadas y planificadas. En línea con los objetivos estratégicos contenidos en el DORA II, entre los objetivos cualitativos se encuentran:

- Gestión eficiente de la red aeroportuaria en términos de seguridad y calidad.
- Tener la sostenibilidad ambiental como eje vertebrador de las actuaciones.
- Mantener la innovación como pieza clave para conseguir la calidad y eficiencia a la hora de prestar el servicio.

En lo que respecta a los cuantitativo, en la red de aeropuertos españoles se establecen 17 indicadores de calidad que recogen datos como[224]:

- La satisfacción de los pasajeros con la limpieza (aseos y terminal), la orientación y la información, la seguridad y comodidad.
- La satisfacción general de los pasajeros con el servicio de asistencia a personas con movilidad reducida
- Los tiempos de espera en la entrega de maletas y el control de seguridad.
- Los tiempos de espera en la respuesta a reclamaciones.
- La disponibilidad de las instalaciones del lado tierra y lado aire.

Asimismo, se han incluido seis indicadores de sostenibilidad medioambiental, cuyos objetivos recogen la reducción de emisiones de CO_2, el uso eficiente de recursos, reciclaje de los residuos, etc.

La AESA realiza un informe en el que verifica el cumplimiento de los objetivos marcados[225]. Según el grado de cumplimiento de estos objetivos, se establecerán bonificaciones o penalizaciones en las tarifas retribuidas en los servicios prestados por Aena.

Asimismo, el Consejo de Administración aprueba presupuestos 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*", con lo que se definen los comportamientos esperados de los empleados propios como de terceros en materia de calidad. En 2024 está previsto que este programa sea un componente obligatorio de cara a conseguir la acreditación de acceso al recinto aeroportuario para cualquier empleado.

[223] Segundo Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2021-2026), aprobado por Consejo de Ministros. Emana de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.
[224] Aena establece determinadas metas cuantitativas con el fin de alentar una mejora continua. En el caso de los indicadores de satisfacción del pasajero, medidos a través de encuestas, se establecen metas anuales según el tipo de aeropuerto y resultados del año previo. Como ejemplo, en los aeropuertos de más de 100.000 pasajeros y son resultados para 2023 en encuestas mayor que 4 (sobre 5), se establece como meta 2024, si alcanza la meta definida para el 2023 un incremento del +0,5% y en el caso de no alcanzar dicha meta el mayor valor entre su meta 2023 o su resultado 2022 + 1%.
[225] Está previsto que la AESA publique el correspondiente informe de supervisión de 2023 en abril de 2024. Es en este documento se recogen el grado de consecución de los objetivos fijados, tanto en la parte de calidad como en la parte de inversiones y capacidad.

En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, los Planes de Calidad de Servicios (PQS) recogen información, responsabilidades, procedimientos y requisitos mínimos de los equipos dedicados a la atención de los pasajeros que influyen directa o indirectamente en la calidad de los servicios prestados a los usuarios de los aeropuertos.

Se presentan los resultados de desempeño de los servicios ofrecidos a los pasajeros, medidos a través de los Indicadores de Calidad del Servicio – IQS, definidos por la ANAC. Y mensualmente se publica el Informe de Calidad del Servicio también presenta la percepción de los pasajeros sobre los servicios prestados en estos aeropuertos. Asimismo, se realiza un seguimiento sistemático de estos indicadores, evaluando los servicios que se ofrecen a los usuarios. En función de los mismos, se planifican e implementan acciones para la mejora continua de su funcionamiento.

Los Indicadores de Calidad de Servicio (IQS) incluyen los siguientes aspectos:

- Servicios Directos;
- Disponibilidad de Equipo;
- Instalaciones en la Zona de Aire;
- Encuesta de Satisfacción de Pasajeros.

Para la medición y seguimiento de los Indicadores de Calidad del Servicio, se han elaborado unas Instrucciones Administrativas que sirven de base y orientación a los equipos implicados directa e indirectamente en las áreas que puedan influir en la Calidad de los Servicios que se prestan en los aeropuertos de Aena en Brasil.

Entre los objetivos específicos en materia de calidad establecidos se encuentran algunos como la reducción de los tiempo de espera en la cola de seguridad entre 5 y 15 minutos, mejora del confort términos y acústico, red wifi de calidad, etc.

Además, a lo largo de 2023, se evidencia que tras las obras de mejora en distintos aeropuertos de Aena en Brasil, la satisfacción de los pasajeros sigue una tendencia al alza.

Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente y Eficiencia Energética

Aena promueve la integración sistemática de la gestión de la calidad y evaluación periódica del desempeño del sistema de gestión de acuerdo con las necesidades y expectativas de las partes interesadas.

Para ello, en el Grupo Aena resulta de aplicación la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo. Aprobada por el más alto nivel de la organización, esta Política fue actualizada por última vez en diciembre de 2023. La Alta Dirección también está involucrada y comprometida con la consecución de los objetivos marcados en esta política, que utiliza los valores y estrategias de Aena como base para todos los miembros de la Sociedad.

Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente de Aena

Para dar cumplimiento a los compromisos adquiridos en la Política de la Calidad y la Política Medio Ambiental y Energética, Aena ha impulsado la implantación y certificación del Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente (SGI), certificado de acuerdo con las normas internacionales ISO 9001 e ISO 14001[226].

La Dirección de Seguridad y Servicios de Aena es responsable de garantizar la calidad de los servicios del aeropuerto a través de sus divisiones de mantenimiento aeroportuario, asistencia en tierra, servicios y experiencia del pasajero, seguridad y servicios de navegación aérea.

Los Comités de Calidad mensuales tienen como objeto el seguimiento de los objetivos tanto cualitativos (Planes de Calidad) como cuantitativos (objetivos DORA) de los aeropuertos de la red, así como de la exposición y debate de novedades y estrategias en materia de calidad.

Por otra parte, los estándares de calidad del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido están diseñados teniendo en cuenta las mejores prácticas. El Aeropuerto ha sido acreditado por el programa Calidad del servicio aeroportuario del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), alcanzando el Nivel 1, y actualmente se encuentra en proceso de de acreditarse en el Nivel 2.

[226] Los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil prevén su certificación conforme a las normas ISO en 2025. En Reino Unido, 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.

Colaboraciones con terceros

La calidad es un elemento clave en los criterios de selección de licitaciones, incluyendo los pliegos de contratación determinadas condiciones contractuales concretas para asegurar esta característica en el producto o servicio contratado[227].

En Aena, dichos criterios de selección deben incluir obligatoriamente criterios relacionados con el desempeño mediante Service Level Agreement, según lo cual, puntúan más aquellos que aporten compromisos destinados a alcanzar determinados niveles de servicio.

Esta perspectiva ha facilitado que, con algunos proveedores, se hayan cerrado contratos de colaboración, -proyectos que toman la forma de alianzas en las que Aena y las empresas colaboradoras exploran y desarrollan los instrumentos necesarios para satisfacer las demandas detectadas para las que no se ha identificado una respuesta clara en el mercado-.

Asimismo, se ha continuado incluyendo la cláusula de formación en cultura aeroportuaria y diversidad con el objeto de dar a conocer una cultura de excelencia en la experiencia del pasajero. Esta formación deberá fomentarse entre todo el personal adscrito al servicio y que, por tanto, forme parte de la comunidad.

En su conjunto, los mecanismos establecidos favorecen la promoción de la innovación entre los proveedores, así como garantizar una respuesta rápida y eficaz a las demandas de clientes y usuarios.

La monitorización de la calidad del servicio se lleva a cabo a través del proceso de certificación mensual, mediante el seguimiento de indicadores que persiguen el cumplimiento de unos mínimos de calidad.

En Reino Unido, la calidad también es un elemento clave en los criterios de selección de las licitaciones realizadas. Durante 2023, se han propuesto algunas modificaciones en los requisitos de licitación para socios comerciales, con el fin de asegurar la mejor calidad de los servicios ofrecidos, como por ejemplo el nivel de calidad requerido en los informes medioambientales y la calidad de las medidas que determinan la ampliación de contratos.

En esta misma línea, en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, los Acuerdos de Nivel de Servicio (SLA - *Service Level Agreement*) establecen la realización mensual de encuestas de satisfacción de los pasajeros por parte de terceros. Éstas son definidas y auditadas por la ANAC.

Finalmente, es importante señalar que en base a lo anterior se han establecido acuerdos de colaboración con algunos proveedores con el fin de desarrollar herramientas que mejoren la satisfacción y la detección de la demanda.

Formación

A lo largo de 2023 el personal de Aena ha recibido el curso online "Introducción a la experiencia del pasajero" con el objeto de fomentar una cultura aeroportuaria en la Compañía que se centra en la atención a las necesidades del pasajero y a garantizar su satisfacción en todo el itinerario en el aeropuerto.

Se ha realizado, además, un curso piloto, de manera presencial y práctica con personal de Aena en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, durante el cual se expuso a realizar la función de información al pasajero tanto a personal que normalmente trabaja de cara al público como aquellos que no (*On Job Training*).Tras el éxito del curso en este aeropuerto se pretende extender a otros de la red, habiéndose realizado ya uno en el Aeropuerto de Palma de Mallorca con el mismo nivel de satisfacción que el realizado en Madrid.

Asimismo, se han impartido cursos relacionados con el sistema de gestión de la calidad y medioambiente y otros de sensibilización ambiental, que abordan aspectos como el ahorro energético, el uso eficiente de recursos o la gestión de residuos, entre otros.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone del mencionado "*LLA Way*", a través del cual, entre otros, los empleados que desarrollan su actividad en áreas relacionadas con el trato al cliente, tienen la posibilidad de recibir capacitación que les habilite a este fin.

En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se sigue trabajando en la detección de necesidades formativas así como en la gestión, evaluación y seguimiento de los resultados formativos para asegurar la adecuada cualificación del personal.

Como resultado de todo lo anterior, en 2023 han recibido formación en materia de experiencia del pasajero 3.548 empleados (6.492 en 2022), mientras que 5.688 empleados han recibido formación en sensibilización ambiental (1.752 en 2022) y 219 empleados han recibido formación sobre el Sistema de Gestión de la Calidad y Medioambiente (387 en 2022).

[227] Ver capítulo 4.

Formación para la mejora de la calidad de los servicios

	2022				2023			
	España	Reino Unido*	Brasil	Total	España	Reino Unido*	Brasil	Total
Formación en materia de experiencia del Pasajero (Nº empleados)	5.604	679	209	**6.492**	2.557	148	843	**3.548**
Formación en sensibilización medioambiental (Nº empleados)	1.514	-	238	**1.752**	5.130	-	558	**5.688**
Formación en Sistema de Gestión de calidad y medio ambiente (Nº empleados)	149	-	238	**387**	109	-	110	**219**

*Información no disponible para Reino Unido.

6.6.2. Infraestructuras accesibles para todos

El Grupo Aena pone especial atención en cumplir con las necesidades de personas con capacidades especiales, ayudando a integrarlas en la actividad diaria y eliminando posibles obstáculos que dificulten la movilidad, comprensión y comunicación.

Los aeropuertos del Grupo Aena trabajan en el desarrollo de distintas medidas e iniciativas para garantizar la accesibilidad universal de las instalaciones.

Movilidad y asistencia al pasajero

Los aeropuertos de la red de Aena ofrecen un servicio de asistencia para personas con movilidad reducida (PMR)[228] . Esta asistencia se presta en todo el recorrido por la instalación aeroportuaria (salidas, llegadas y conexiones), así como en los diferentes puntos del proceso (facturación, controles de seguridad, embarque y desembarque, recogida de equipajes, traslados por la terminal, ubicación en el asiento asignado del avión, etc).

El servicio sin barreras ofrece asistencia de calidad, personalizado y gratuito para facilitar su estancia a todos los pasajeros, antes y después del vuelo.

En 2023 se ha producido una recuperación total de los niveles de tráfico y asistencia alcanzados en 2019, antes de la pandemia. El aumento de las asistencias del servicio sin barreras se desarrolla a la vez que aumenta la valoración media de las encuestas realizadas a pasajeros que solicitan el servicio, evidenciando la buena evolución de este servicio.

Las encuestas a pasajeros que se realizan de forma periódica en los aeropuertos españoles de Aena indican que el Servicio de Atención a PMR, conocido también como ‘Sin Barreras’, es el mejor valorado, con una puntuación de 4,95 sobre un máximo de 5.

[228] El Servicio de Asistencia a Personas con Movilidad Reducida debe ser solicitado cuando sea ciertamente necesario, puesto que su requerimiento de manera innecesaria puede repercutir en la calidad ofrecida a las personas que realmente lo necesitan.

Con el fin de poder asegurar la disponibilidad de recursos necesarios y favorecer la organización de los recursos disponibles para llevar a cabo los servicios con la mayor calidad posible, se han seguido reforzando los mensajes de información al pasajero con el objetivo de concienciarlo sobre la necesidad de solicitar la asistencia con antelación suficiente.

Es fundamental que el pasajero realice la petición del servicio al menos con 48 horas de antelación al vuelo especificando las necesidades, así como acudir con la antelación indicada (generalmente, 2 horas y media antes de su vuelo)[229] para asegurar que la asistencia se preste con unos niveles de calidad e higiene adecuados y en los tiempos establecidos. Todo ello, en cumplimiento con el Reglamento (CE) nº 1107/2006, en el que se indica la necesidad de atender a personas con movilidad reducida.

En este sentido, se le exige a las empresas adjudicatarias el cumplimiento de requisitos en cuanto a la asistencia ofrecida, los medios técnicos y humanos necesarios disponibles, los tiempos de respuesta, la formación del personal o la atención y trato.

En 2023, se ha licitado el servicio PMR para 15 aeropuertos de la red, agrupados en 2 expedientes con una duración de 2 años.

La implantación de Aseos para Ostomizados se ha mantenido como prioridad, inaugurándose nuevos aseos para personas con ostomía.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, se han realizado importantes esfuerzos en materia de concienciación, como por ejemplo incluir aspectos relacionados con accesibilidad en la formación anual del personal del aeropuerto y un curso específico en calidad y atención al pasajero.

Otros proyectos en los que se está trabajando son alternativas para liberar carga de trabajo del Servicio de Asistencia sin Barreras, aportando autonomía a pasajeros que necesiten ayuda puntual (ubicación, idiomas, esperas o largas distancias): sillas autónomas, sillas de préstamo y *NaviLens* (señales análogas a código QR instaladas por zonas del aeropuerto para facilitar información en cualquier idioma del sitio específico donde se encuentra, a través de una app instalada en el móvil).

Aena está comprometida con la accesibilidad universal y por ello trabaja a diario para sensibilizar a su personal y adecuar sus instalaciones a las necesidades de los pasajeros, sus familiares y acompañantes.

Con el fin de que el paso por el aeropuerto no suponga un esfuerzo o una experiencia negativa, Aena trabaja para dar el mejor servicio a personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA) y otras discapacidades invisibles.
El nuevo servicio de discapacidades invisibles, que se puede solicitar a través de la web de Aena, otorga acceso al pasajero que lo porte al control de seguridad dedicado a familias/ PMR y permite al personal del aeropuerto identificar a las personas a través de un Distintivo de Discapacidades Invisibiles facilitando y mejorando su experiencia en el aeropuerto[230] . Este sistema está en funcionamiento desde el 20 de abril en los 17 aeropuertos con más tráfico de la red y se pretende extenderlo progresivamente al resto. De esta forma, aquellas personas con discapacidades invisibles que decidan transitar por el aeropuerto de manera autónoma, tienen a su disposición una multitud de herramientas que se suman a este distintivo y que se pueden encontrar en el sitio web, permitiendo conocer de forma anticipada todo el proceso aeroportuario.

Asimismo, en 2023 se ha mantenido la línea de colaboración con entidades como CERMI y la Confederación de Autismo España[231], para analizar y evaluar conjuntamente las necesidades de accesibilidad a los servicios públicos, al transporte y al turismo de este colectivo. Igualmente, y además de las anteriores, Aena colabora con otras entidades sociales relevantes en el ámbito como FASOCIDE y ONCE.

Como en años anteriores, se siguen desarrollando jornadas de accesibilidad con los aeropuertos de forma, al menos, anual; cuyo objetivo es compartir el estado del servicio y compartir lo aprendido en materia de buenas prácticas y mejora del nivel del servicio. Este año se desarrollaron el día 9 de Febrero.

Destaca el trabajo en conjunto con la Federación de Asociaciones de Ostomizados de España (FAPOE), renovando anualmente el Convenio FAPOE.

[229] En el caso de los aeropuertos españoles, la forma más adecuada para solicitar el servicio de asistencia PMR es a través de la compañía aérea o agente de viajes en el momento de hacer la reserva o compra de billetes. No obstante, también es posible hacerla a través de la página web de Aena, mediante el Servicio de Información y Atención de Aena (91 321 10 00), a través del buzón habilitado a tal fin (sinbarreras@aena.es) o a través de la App para dispositivos móviles de Aena. Para garantizar que la asistencia se preste con unos niveles de calidad adecuados y en los tiempos establecidos, es muy importante especificar las limitaciones del pasajero, realizar la petición con al menos 48 horas de antelación al vuelo y que el día del viaje el pasajero se presente en el Aeropuerto y avise de su llegada con al menos 2 horas y media de antelación. En Reino Unido, las reservas se pueden efectuar tal y como se explica en su web. En Brasil, se puede realizar la solicitud del servicio a través del enlace particular habilitado para cada uno de los seis aeropuertos. Ver capítulo "Enlaces de interés."
En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton la mejor forma de solicitar el servicio es a través de la compañía aérea o la agencia de viaje. Aquellos usuarios que solicitan el servicio con 36 horas de antelación también reciben asistencia, Asimismo, se requiere que los pasajeros acudan al aeropuerto con al menos dos horas de antelación.
[230] Esta medida también ha sido implementada en Reino Unido.
[231] Si bien, el convenio suscrito entre Aena y la Confederación finalizó en marzo de 2022.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton se proporciona a los pasajeros con discapacidades ocultas un "*sunflower lanyard*"[232] en caso de que lo soliciten, como identificativo, y pueden requerir asistencia o apoyo adicional al pasar por la terminal. Asimismo, se organizan visitas previas a las instalaciones aeroportuarias para familias con dificultades a la hora de viajar.

Además, al igual que en España, en Reino Unido también se mantienen este tipo de colaboraciones y reuniones periódicas, por ejemplo *Alzheimer's Society, Hertfordshire Age UK, Action on Hearing Loss, Security Industry Association* (SIA), *Colostomy UK, Autism Bedfordshire*, el Centro de Recursos para Discapacitados, la organización benéfica contra la diabetes JDRF Guía para Ciegos.

Durante 2023, se ha pretendido mantener la mejora de experiencia para distintos colectivos y se ha incluido nuevas cláusulas en los pliegos de servicios para sensibilización en accesibilidad. Concretamente la "Cláusula Diversidad y Cultura Aeroportuaria". Asimismo, se establece un programa de formación en temática de discapacidades invisibles para cada uno de los aeropuertos que comenzarán este año a hacer uso de dicho dispositivo.

	2022				2023			
	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Solicitudes PMR (nº)	1.714.398	92.543	19.923	**1.826.864**	2.100.410	123.477	6.472	**2.230.359**

Por último, los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil disponen de medidas de accesibilidad enfocadas en facilitar la estancia de los pasajeros con dificultades especiales, como baños, superficies podotáctiles, pasamanos, elevadores y sillas de ruedas en los mismos. Asimismo, en los proyectos de renovación se implementan medidas adicionales de accesibilidad que van acompañadas de una consulta específica para su cumplimiento.

Comunicación

Garantizar la accesibilidad para todos los colectivos sigue siendo una de las prioridades de Aena. Se mantiene la línea de información y atención por chat para personas con discapacidad auditiva o del habla. A su vez, se pretende seguir avanzando con la implementación de Bucles de inducción magnética, tecnología que permite a los usuarios de audífonos, implantes cocleares u otras prótesis auditivas con microbobina recibir la información específica que requieren mediante una transmisión limpia del sonido desde la fuente al audífono. Además, algunos aeropuertos españoles, así como el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido cuentan con bucles o lazos de inducción magnética[233].

Del mismo modo, la aplicación AenaMapas[234] da la posibilidad de seleccionar la configuración PMR para el guiado por rutas accesibles a lo largo de las instalaciones, utilizando preferentemente el ascensor como conector entre plantas y evitando siempre las escaleras convencionales. En esta línea, destaca la iniciativa que se está llevando a cabo con Google para crear mapas de 360° de las instalaciones aeroportuarias con el fin de que los usuarios se puedan familiarizar de forma remota con el diseño del aeropuerto, así como con la ubicación de las instalaciones antes de su llegada a las mismas el día del su vuelo.

Asimismo, se mantiene la señalética actualizada en todos los aeropuertos para que sea comprensible por todo el espectro de personas que pudieran tener algún tipo de discapacidad.

Señalética

Se ha actualizado la señalética de todos los aeropuertos de la red de Aena para garantizar su compresión por parte de todos los colectivos, incorporando íconos de audición, movilidad y personas de edad avanzada, entre otros.

En 2023, se han lanzado nuevas versiones tanto de la web pública de Aena como de la aplicación móvil correspondiente, adaptadas ambas a las posibles necesidades en materia de accesibilidad.

Accesibilidad web

Durante 2023 se ha perfeccionado la web pública y la aplicación móvil mediante diferentes actualizaciones. En el caso de AenaMaps se mantiene actualizada y renovada de manera que indique la ruta más óptima para el pasajero que necesite hacer uso de rutas accesibles a través de cualquiera de los aeropuertos. Asimismo, existe un chat a disposición de los usuarios con discapacidad auditiva, para que puedan contactar con la línea de atención al pasajero de Aena.

[232] Pueden solicitarlo con antelación a su llegada al Aeropuerto. El Aeropuerto de Londres-Luton también dona a las organizaciones locales cordones de girasoles asociados a personas con discapacidades ocultas para poder contribuir a la distribución y ayuda de forma gratuita a los usuarios de los servicios.
[233] Se trata de una tecnología que permite a los usuarios de audífonos, implantes cocleares 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.
[234] Implementado en los 7 aeropuertos españoles con mayor volumen de pasajeros, si bien, se irá implementando de forma progresiva al resto de aeropuertos de la red.

En el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, todas las páginas web se han desarrollado mediante el uso del lenguaje HTML 5 y CSS, para la mejora de la visualización.

6.6.3. Principales reconocimientos recibidos en 2023 por la calidad de los servicios

El compromiso de Aena con la calidad de sus servicios y la accesibilidad de los mismos se ha visto reflejado este 2023 en la obtención de diversos premios. Tanto en materia de autismo, como de accesibilidad en general.

Los premios anuales Premios ASQ de *Airport Council International* (ACI) reconocen la excelencia de los aeropuertos en la experiencia del cliente basándose en los resultados de las encuestas a pasajeros. En 2023, 8 aeropuertos de Aena han sido galardonados en diferentes categorías a nivel Europeo:

- El Aeropuerto de Palma de Mallorca, reconocido por el Consejo Internacional de Aeropuertos como Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de instalaciones de entre 25 y 40 millones de viajeros.
- El Aeropuerto de Pamplona, Aeropuerto Internacional Región de Murcia, Aeropuerto de Asturias, el Aeropuerto de Reus y el Aeropuerto de El Hierro han sido reconocidos por el Consejo Internacional de Aeropuertos como Mejor Aeropuerto de Europa de menos de 2 millones de pasajeros.
- El Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández, reconocido por el Consejo Internacional de Aeropuertos como Mejor Aeropuerto de Europa de entre 15 y 25 millones de pasajeros. Además ha sido galardonado con el "Accesible Airport Award" de Europa, concedido por ACI Europe por su labor y compromiso para conseguir un aeropuerto más accesible para personas con discapacidad y movilidad reducida.
- El Aeropuerto de Menorca, reconocido por el Consejo Internacional de Aeropuertos Europeo (ACI Europe) como Mejor Aeropuerto de Europa de menos de 5 millones de pasajeros.
- El Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y el Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat han sido reconocidos por el Consejo Internacional de Aeropuertos Europeo (ACI Europe) con una mención especial en la categoría de más de 40 millones de pasajeros, por su compromiso con la mejora de la experiencia del usuario en sus instalaciones. De la misma manera, también se ha reconocido su trabajo en materias de sostenibilidad, innovación, eficiencia operativa y resiliencia.
- Adicionalmente se han otorgado otros galardones ASQ : El Aeropuerto de Pamplona y el Aeropuerto de Murcia han sido reconocidos como los aeropuertos más limpios de Europa. El Aeropuerto de Murcia y el Aeropuerto de Reus han sido reconocidos como los aeropuertos con el trayecto más fácil de Europa. Por último, el Aeropuerto de El Hierro ha sido reconocido como el aeropuerto con el personal más dedicado de Europa.

Por otro lado, el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha sido elegido por los usuarios como el décimo Mejor Aeropuerto del Mundo en los *World Airport Awards* 2023 de *Skytrax.*

El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha sido elegido por los usuarios en los premios World Airport Awards 2023 de Skytrax como el 2º Mejor Aeropuerto del sur de Europa, 3º Mejor Aeropuerto entre 50-60 millones de pasajeros del mundo y el 5º Mejor Aeropuerto de Europa.

El Aeropuerto de Barcelona ha sido elegido como el 3º mejor Aeropuerto entre 40-50 millones de pasajeros y el 4º mejor Aeropuerto del sur de Europa. Destacar también el Aeropuerto de Málaga, el cual ha sido elegido como el 6º mejor Aeropuerto del sur de Europa.

Otros premios obtenidos que no están relacionados con la calidad de los servicios son:

- Capital Radio ha reconocido a Aena con el Premio a la Excelencia en Sostenibilidad por su compromiso con el medioambiente y su lucha contra el cambio climático para lograr unos aeropuertos más sostenibles.
- Aena ha sido reconocida con el sello "T de Transparente", premio otorgado por la Fundación HAZ y que reconoce la calidad de la información fiscal publicada.
- Premio Amigo del Autismo, entregado por la Confederación de Autismo de España.
- En el Aeropuerto de Reino Unido, se ha obtenido la acreditación ACI CX (Nivel 1) y se han recibido nominaciones para ser finalistas en los Premios a la experiencia del cliente del Reino Unido. Además, ha sido elegido como el mejor aeropuerto de Reino Unido por los lectores de la revista Condé Nast Traveller.
- En Brasil, cinco aeropuertos de Aena fueron candidatos a los premios ““Aeropuertos Sostenibles” de ANAC. En concreto, el Aeropuerto Campina Grande- Presidente João Suassuna fue tercer finalista en su categoría.

6.7 Comunicación y evaluación de la satisfacción del cliente

6.7.1. Evaluación de la satisfacción de los clientes

Con la finalidad de conocer la satisfacción de pasajeros, clientes, compañías aéreas y empresas concesionarias, así como sus expectativas, Aena utiliza distintas herramientas que miden la calidad de los servicios ofrecidos: encuestas de *Calidad del servicio aeroportuario* (ASQ)[235] , dispositivos *Happy or Not,* o grupos de trabajo, entre otros.

En base a los resultados obtenidos se trabaja en una mejora continua y máxima eficiencia de los servicios, el diálogo con los grupos de interés, la implementación de recomendaciones y planes de acción alineados con el compromiso de Aena de mejorar constantemente la experiencia del cliente.

Concretamente, en relación a los indicadores de calidad, durante 2023 se obtuvieron los siguientes resultados en las encuestas ASQ respondidas por los usuario.

Evaluación de la calidad (escala de 1 a 5)

	2022[A]			2023		
	Calidad de servicios a pasajeros Valor de referencia: 4,12	**Calidad locales comerciales**	**Calidad de restauración**	**Calidad de servicios a pasajeros** Valor de referencia: 4,08	**Calidad locales comerciales**	**Calidad de restauración**
España [B]	4,08	3,49	3,63	4,13	3,56	3,68
Reino Unido [C]	3,96	3,59	3,69	4,03	3,82	3,89
Brasil	-	-	-	4,26	3,66	3,17
Objetivo para el ejercicio siguiente	4,00					

[A] En Brasil, no se dispone del dato agregado. Cada aeropuerto realiza sus propias evaluaciones de calidad, obteniendo los resultados correspondientes utilizando el estándar definido por la PEA.
[B] En España, participan en estas encuestas los 34 aeropuertos de mayor tráfico de la red en España.
[C] Resultados de las encuestas ASQ realizadas en el tercer y cuarto trimestre. El Aeropuerto tiene previsto fijar objetivos en el próximo año.

[235] ASQ (Airport Service Quality) es un programa de estudios sobre satisfacción de pasajeros dirigido por ACI (Airport Council International), en el que participan 386 aeropuertos de 95 países, mediante el cual cada aeropuerto tiene la oportunidad de estudiar la satisfacción de sus pasajeros a lo largo del año en curso, comparando, además, sus resultados con los de otros aeropuertos de su entorno. El dato del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido es relativo al perido enero-noviembre.

Principales herramientas para conocer las expectativas de los usuarios	Satisfacción y percepción pasajeros	Satisfacción y percepción de aerolíneas: marketing aeroportuario	Relación con empresas concesionarias: marketing comercial
Expectativas detectadas	Precios competitivos en restauración. Eficiencia del personal. Tiempo de espera mínimo (facturación, control de seguridad, etc.). Descuentos en servicios. Instalaciones cómodas. Puntos de recarga dispositivos electrónicos. Buena conectividad WIFI. Ausencia de costes sobrevenidos. Limpiezas. Amabilidad del personal. Opciones de entretenimiento y ocio.	Oferta Premium. Procedimientos de trabajo eficientes y coordinados. Calidad del servicio adecuada al precio. Colaboración activa. Información operativa y de análisis de mercados Potenciales. Incentivos y descuentos. Prioridades operativas (servicios especiales a clientes). Ayuda a movilidad del pasajero (wayfinding).	Requisitos contractuales claros, alcanzables y estables. Transparencia. Igualdad de trato. Agilidad en las tramitaciones.
Red de aeropuertos españoles	Encuestas ASQ Dispositivos de *Instant Feedback* (en la actualidad de *HappyOrNot*): limpieza de los aseos, la amabilidad del personal de seguridad y el tiempo de recogida de equipajes en 33 aeropuertos de la red. Aparcamientos y en 18 aeropuertos donde se ofrece el Servicios de Salas VIP. gestionadas por Aena. Seguimiento y gestión de RQS. Seguimiento y gestión de consultas de pasajeros. Encuestas EMMA. Seguimiento de indicadores de procesos. Indicadores DORA: tiempos de respuesta de los distintos procesos del aeropuerto, disponibilidad de equipos, tiempos de entrega de equipajes, etc. Seguimiento y gestión de interacciones en RRSS.	Grupos de trabajo/sesiones de expertos. Análisis de satisfacción y percepción de la calidad de aerolíneas. Encuestas a compañías. Contacto directo/ reuniones. Asistencia a foros y conferencias especializadas. Indicadores asociados a procesos con compañías. Comité de usuarios y comisiones mixtas de seguimiento.	Reuniones de seguimiento periódicas. Conferencias de Marcas (encuentros profesionales donde exponemos la oferta global del aeropuerto). Intercambio de encuestas periódicas y estadísticas. *Mystery shopper* y recogidas de opinión en Salas VIP. Portal Aena Empresas. Campañas de animación, promoción y dinamización de Zonas Comerciales. El Club de Fidelización ha superado 2,1 millones en 2023. Grupos de trabajo para intercambio de información y mejora del servicio. Análisis de resultados del servicio prestado (atributos comerciales de las encuestas ASQ y seguimiento de gestión de RQS). Encuestas servicios comerciales.

Principales herramientas para conocer las expectativas de los usuarios	**Reino Unido**	Junta de transformación de la experiencia del cliente. Foro de Accesibilidad para consultas con usuarios de PRM y organizaciones benéficas. Encuestas ASQ durante los dos últimos trimestres de 2023. Recogida de comentarios de los clientes en tiempo real (*FeedbackNow*) en distintos puntos (seguridad, facturación, baños, inmigración y recogida de equipajes). *Programa Mystery Shop está de vuelta en la estrategia CX Walkarounds* de calidad.	Comité de operadores aeroportuarios.	
	Brasil	Encuestas PSP (encuestas de satisfacción del pasajero). Encuesta de Aseguramiento de la Calidad y Satisfacción del Pasajero - además de los canales de comunicación descritos anteriormente. Controles y monitoreo de los indicadores de calidad del servicio. Encuestas complementarias.	Comité de operadores aeroportuarios. Establecimiento de consultas con aerolíneas y definición de niveles de acuerdo de servicio - SLA.	Reuniones de seguimiento periódicas. Intercambio de encuestas periódicas y estadísticas. Grupos de trabajo para intercambio de información y mejora del servicio. Análisis de resultados del servicio prestado - de acuerdo com os requisitos comerciales de las encuestas ANAC. Encuestas servicios comerciales. Inspecciones y seguimiento diarios de los niveles de contrato de calidad de servicio (SLA) y sus Indicadores de Desempeño (KPIs) para contratos relacionados con la gestión y control de calidad de terceros y subcontratistas

6.7.2. Derechos y obligaciones de los clientes

(GRI 2-29)

El Grupo Aena informa a todos los clientes y proveedores sobre sus derechos y obligaciones antes de la celebración de un contrato y durante su ejecución a través de:

- La página web[236] de Aena proporciona información útil para los pasajeros relativas a eventuales incidencias en su viaje y sus derechos como el derecho a la información en la salida y en las etapas del viaje, derechos a reembolsos, reclamaciones y compensaciones, derecho a no ser discriminados, así como los derechos de las personas con discapacidad o PMR y responsabilidad en caso de accidentes.
- En Reino Unido, existen puntos de información específicamente diseñados para facilitar la comunicación sobre estos temas de forma directa o a través de medios digitales.
- En Brasil, los aeropuertos disponen de diferentes canales de comunicación para informar sobre los derechos y obligaciones de los pasajeros, entre los cuales destacan; las pantallas y mostradores de información en los aeropuertos y el Servicio de Atención al Cliente.

6.7.3. Mecanismos de reclamación

(GRI 2-25; 2-26; 2-29; 3-3; 416-2; 417-1; 417-2; 417-3)

Gestión de quejas y reclamaciones

Cualquier pasajero que quiera interponer una queja o reclamación relacionada con algún servicio del Grupo Aena puede hacerlo a través de distintos canales.

Para facilitar la presentación de estas quejas o reclamaciones, se pone a disposición de los pasajeros:

- En la web de Aena, a través del Portal de Servicios Telemáticos, que contiene una sección específica para el envío de reclamaciones, quejas y sugerencias[237]. Asimismo, a través de las hojas de reclamaciones, disponibles en distintos puntos de los aeropuertos, los usuarios pueden remitir sus escritos a través de organismos y canales oficiales admitidos según el procedimiento de Aena a tal fin.
- Redes sociales: se abordan de manera generalizada dado que no están incluidos en el procedimiento de gestión de quejas y reclamaciones. Sin embargo, el Grupo Aena lleva a cabo un seguimiento de los comentarios 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).
- En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton pone a disposición de los usuarios una página web específica (*Feedback-form* London Luton Airport) a través de la cual pueden tramitar las reclamaciones mediante un formulario online. Además, existen hojas de reclamación a disposición de los pasajeros en distintos puntos de los aeropuertos.
- El Canal de Ouvidoria en los aeropuertos de Aena en Brasil está habilitado para recibir propuestas de mejoras relacionadas con los servicios aeroportuarios ofrecidos, funcionando como puente entre el usuario y la unidad técnica. Asimismo, se dispone del correo electrónico **ouvidoria@aenabrasil.com.br**[238].

Para ello:

- Existe en España, en todos los aeropuertos de Aena, procedimientos de atención de quejas y departamentos especializados en la atención y experiencia al pasajero para garantizar la correcta atención de las mismas. Además, la gestión de quejas se supervisa internamente mediante evaluaciones realizadas por el director de cada aeropuerto.
- A su vez, se llevan a cabo evaluaciones específicas de forma centralizada en función del cumplimiento de DORA, previo a auditoría de AESA.
- En Reino Unido, actualmente no se cuenta con un procedimiento de gestión de quejas y reclamaciones, aunque se intenta dar respuesta a las solicitudes y reclamaciones en menos de 48 horas, gestionándose a través de sus compañías aseguradoras. Actualmente se utiliza *Dynamics* 365 para gestionar las comunicaciones con sus clientes, permitiendo registrar y generar los informes correspondientes para su seguimiento.
- En Brasil, una vez registrada la demanda, se realiza un análisis de la misma (contenido mínimo necesario para la tramitación de la manifestación y competencia del órgano). Posteriormente, se remite el mensaje a la unidad técnica la cual debe dar respuesta en el tiempo establecido. Con ello:
  - Se analiza y verifica si cumple con lo solicitado y, de ser así, envía la respuesta al usuario;

[236] Ver capítulo "Enlaces de interés."
[237] Ver apartado "2.1.4. Consultas ambientales" en el caso de consultas de índole medioambiental.
[238] En Brasil, el Sistema de Gestión también aborda las relaciones con los usuarios del aeropuerto, con el objetivo de brindar información a los ciudadanos sobre la Institución Defensora del Pueblo y su relación con consumidores, proveedores, empleados, comunidad y usuarios. La obligación de Aena Brasil es mantener un sistema de servicio físico y electrónico para el usuario y un defensor del pueblo para investigar quejas, reclamaciones, solicitudes de información, sugerencias y felicitaciones en relación con la ejecución del Contrato de Concesión. Y, además, el Plan de Exploración Aeroportuaria - PEA establece la obligación de implementar un "sistema de registro y tratamiento de demandas relacionadas con la prestación del servicio".

- Si la respuesta no cumple con lo solicitado o lo cumple parcialmente, se solicita a los Responsables Técnicos y Direcciones Aeroportuarias que aclaren o complementen la respuesta.
- Se traslada la información al usuario.

En España, en 2023, el total de quejas y reclamaciones recibidas ha ascendido a 14.760, un 14 % menos que el año anterior. Por su parte, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido, el total de quejas y reclamaciones ascendió a 8.343 (5.488 en 2022) y en los aeropuertos de Aena en Brasil 268 (192 en 2022).

Aena España responde, en primera instancia, a las reclamaciones referidas a su gestión aeroportuaria, en menos de 5 días (4 días hábiles a efectos prácticos)[239]. A este respecto, el 99,6% de las reclamaciones han sido abordadas y respondidas dentro de ese plazo.

En Brasil, el plazo máximo para dar respuesta a las reclamaciones y quejas recibidas son 16 días (lo cual se ha cumplido en el ejercicio 2023).

Además, siempre que proceda se realizan las compensaciones económicas correspondientes. Como muestra de ello, en 2023 las compensaciones económicas derivadas de reclamaciones de tipo patrimonial en España, Reino Unido y Brasil han ascendido a un total de 35.065,72 € (57.787,70 € euros en 2022)[240] .

La Compañía también lleva a cabo un seguimiento de las quejas y reclamaciones recibidas en los perfiles en redes sociales (Twitter y Facebook, así como Instagram en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton y Aena Brasil, y LinkedIn en el caso de Aena Brasil). A través de estos canales, los aeropuertos españoles han recogido en 2023 un total de 2.379 quejas (3.435 en 2022)[241], mientras que en Reino Unido se han recibido 5.768 notificaciones (5.747 en 2022) y en Brasil 257 (498 en 2022).

Asimismo, la Compañía pone a disposición de las compañías aéreas, agentes de handling, concesionarios de actividades comerciales o clientes inmobiliarios herramientas de recogida de opinión en las Salas VIP, basadas en la Plataforma *Happy or Not*[242]. A través de esta plataforma se recoge el feedback de los usuarios de manera continua a nivel de cada aeropuerto. Estas valoraciones y comentarios de los usuarios de las Salas VIP son tenidos en cuenta en la toma de decisiones de mejora de la calidad de la Salas que se realiza conjuntamente con las empresas gestoras de las mismas.

Otros indicadores específicos

En el año 2023, Aena ha tenido constancia de un único caso de incumplimientos de normativas o códigos voluntarios relacionados con impactos de las categorías de productos y servicios en la salud y la seguridad (0 en 2022).

Por otro lado, al igual que en el ejercicio anterior, Aena no ha tenido constancia de casos de incumplimientos de normativas o códigos voluntarios relacionados con:

- Información y etiquetado que se facilita a los usuarios sobre el servicio, en ninguna de las empresas del Grupo.
- Comunicaciones de marketing, en ninguna de las empresas del Grupo.

En relación a incumplimientos de normativas o códigos voluntarios relativos a los impactos en la salud y seguridad de los servicios, se han detectado 2 en las filiales de Aena en Brasil (al igual que en 2022), que corresponden a incumplimiento de un código voluntario.

Por último, en las filiales de Aena en Reino Unido no se tiene constancia de casos de incumplimiento por los motivos anteriormente mencionados, al igual que en 2022.

[239] En Reino Unido, no disponen en la actualidad de un procedimiento de gestión de quejas y reclamaciones, si bien tratan de responder todas las peticiones y quejas en menos de 5 días laborables, siendo gestionadas a través de sus compañías de seguro. Actualmente utilizan Dynamics 365 para gestionar las comunicaciones con sus clientes, permitiéndoles registrar y generar los informes correspondientes para su seguimiento.
[240] El importe incluye posibles gastos incurridos de peritos y/o letrados. Se incluyen tanto reclamaciones de responsabilidad civil de daños personales como las de daños materiales de importe superior a 9.000 €. La resolución de los daños personales no se produce hasta que el reclamante recibe el alta médica. En los casos que acaban judicializados la resolución no se produce hasta que se dicta sentencia firme.
[241] En España, las quejas recibidas a través de redes sociales y buzones se abordan de manera generalizada dado que no están incluidos en el Procedimiento de Gestión de Quejas y Reclamaciones.
[242] En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha sustituido los dispositivos Happy or Not por FeedbackNow para medir en tiempo real la satisfacción del cliente.

Principales datos de quejas y reclamaciones

	España			Reino Unido			Brasil			Total		
Indicador	**2021**	**2022**	**2023**	**2021**	**2022**	**2023**	**2021**	**2022**	**2023**	**2021**	**2022**	**2023**
Contrato de transporte	587	1.129	1.256	0		0	3	0	0	**590**	**1.129**	**1.256**
Handling	248	349	411	255	717	355	0	0	11	**503**	**1.066**	**777**
Sistemas de información	251	663	701	0		0	1	6	19	**252**	**669**	**720**
Instalaciones	319	554	978	35	96	163	150	63	85	**504**	**713**	**1.226**
Servicios de seguridad	1.035	2.000	2.442	147	354	501	52	29	28	**1.234**	**2.396**	**2.971**
Servicios complementarios	587	944	1.410	1.984	1.801	3.444	0	9	13	**2.571**	**2.755**	**4.867**
Accesos	36	31	31	51	94	0	3	0	0	**90**	**125**	**31**
Daños y robos	138	271	357	28	136	291	0	1	0	**166**	**408**	**648**
Varios	163	151	185	48	124	1.486	198	75	106	**409**	**337**	**1.777**
Servicios comerciales y de restauración	123	216	251	90	1.725	1.169	12	8	6	**225**	**1.951**	**1.426**
Aparcamientos	569	6.612	6.738	89	441	934	3	1	0	**661**	**7.054**	**7.672**
Total	**4.056**	**12.920**	**14.760**	**2.727**	**5.488**	**8.343**	**422**	**192**	**268**	**7.205**	**18.603**	**23.371**

7- Innovación

(GRI 2-22; 3-3)

Compromiso con los ODS

Principales avances en Innovación en 2023

Ejecución del Plan Estratégico de Innovación.
Despliegue de sistemas de identidad digital.
Despliegue proyectos Aena Ventures primera edición
Segunda edición Aena Ventures
Proyectos Pilotos.
Ejecución proyectos SESAR 3

Plan Estratégico de Innovación

3 programas:
De pasajero a Cliente.
Uso eficiente de recursos.
Más allá del aeropuerto

Incluye más de 80 proyectos para el periodo 2021-2026

Ecosistema de innovación

Aena Ventures
Programa INNOVA
Vigilancia Tecnológica
SESAR 3
Trabajo en colaboración con partners
Grupos de trabajo internacionales

Segunda edición Aena Ventures

514 propuestas de 40 países, de las cuales 5 están participando en la fase de aceleración

Formación

428 empleados con más de 6.000 horas de formación específica en innovación

Inversión

En proyectos de I+D+i durante el ejercicio 2023 ha superado los 38,9 millones de €

7.1. La gestión de la innovación en Aena

(GRI 3-3)

7.1.1. Plan Estratégico de Innovación

Aena sigue apostando de manera decidida por la innovación, ejecutando y dando a conocer su Plan Estratégico de Innovación y Transformación Digital, aprobado a finales de 2021, caracterizado por ser transversal a toda la Compañía. La visión de Aena es ser referente en el uso de tecnología para optimizar la experiencia del cliente, aumentar la eficiencia operativa y desarrollar negocio alrededor de la movilidad sostenible.

El Plan establece los objetivos cualitativos y cuantitativos de la organización en esta materia, convirtiendo la innovación en un pilar fundamental de la gestión de los aeropuertos.

- El Plan se afianza en 3 programas:
  - De pasajero a Cliente.
  - Uso eficiente de recursos.
  - Más allá del aeropuerto.

Cada programa estratégico se materializa en una serie de líneas, ámbitos y proyectos concretos que permiten analizar en detalle las diferentes tecnologías y su adaptación al sector y a la Compañía.

La innovación es abierta, dinámica y transversal. Trata de contar con la participación de todos los actores implicados (usuarios, clientes, proveedores, socios, emprendedores, universidades, centros de investigación, empleados...), aprendiendo de ellos, trabajando de forma conjunta en la búsqueda de soluciones a los nuevos retos planteados y problemas existentes, compartiendo riesgos en proyectos piloto e inspirándose en los mejores.

Para ello, Aena cuenta con distintas herramientas que ayudan a fomentar la innovación. Desde el punto de vista interno, los premios Innova favorecen canalización del talento de los trabajadores de Aena. Desde el punto de vista externo, se emplean herramientas como la colaboración con empresas para el desarrollo de proyectos piloto, la participación en proyectos con organismos europeos y el programa Aena Ventures.

El Plan Estratégico de Innovación de Aena, afianza el compromiso de Aena con la Innovación

Programa estratégico		
De pasajero a cliente	**Uso eficiente de recursos**	**Más allá del aeropuerto**
Explotar los datos para alcanzar el conocimiento individual de los pasajeros que utilizan el aeropuerto con el fin de ofrecerles una experiencia personalizada.	Automatizar los procesos de gestión aeroportuaria y evolucionar hacia modelos as-a-service.	Explorar nuevas áreas de negocio alrededor de la movilidad sostenible.
Indicadores		
Ingresos comerciales por cliente	Costes por pasajero	Nuevos ingresos por negocios adicionales
	Costes por operación	
NPS del cliente	Tiempo de rotación aeronave	

Ser referente en el uso de tecnología para optimizar la experiencia del cliente, aumentar la eficiencia operativa y desarrollar negocio alrededor de la movilidad Ingresos comerciales por cliente sostenible.

7.1.2. Ecosistema de innovación

Para potenciar el desarrollo de avances y propuestas, Aena trabaja en alianza con distintos partners (empleados, proveedores, startups, ayuntamientos o universidades, etc.). Como prueba de ello, la Compañía ofrece la posibilidad de realizar pruebas de concepto en nuestros aeropuertos sobre nuevas tecnologías y procesos, con el fin de encontrar soluciones y alternativas innovadoras para el negocio aeroportuario. A este respecto, en 2023 se ha realizado la segunda convocatoria para startups del programa "Aena Ventures"[243] que recibió 514 propuestas procedentes de 40 países. De todas ellas, 5 han sido seleccionadas para participar en el programa de aceleración, adecuando sus propuestas para desplegar una prueba de concepto con clientes reales, permitiendo analizar la viabilidad de las iniciativas y de su futura implantación en los Aeropuertos de Aena.

En el futuro, Aena apuesta por dar continuidad a este programa de innovación abierta con el objetivo de atraer nuevas ideas de empresas ágiles e innovadoras.

A nivel interno, los premios INNOVA permiten detectar y poner en común buenas ideas y prácticas dentro de la red. Durante 2023 se ha realizado la quinta edición de los premios, donde han podido participar los empleados de Aena España, Reino Unido y Brasil, y para la que se han propuesto las siguientes categorías: mejores prácticas, transformar la experiencia de cliente, nuevos negocios, uso inteligente de recursos y sostenibilidad ambiental y social. Se han recibido 224 propuestas procedentes de los servicios centrales y de 30 aeropuertos de la red.

Formación

Como una de las principales palancas de la innovación y el cambio cultural, Aena ha puesto en marcha en 2023 actividades formativas que permitan a los empleados adquirir las capacitaciones necesarias para integrar la innovación como motor de la empresa. Para ello se han implementado diferentes niveles de formación en en innovación, digitalización, venture capital y procedimientos de gestión "agile" de proyectos, entre los que se encuentran master de posgrado, seminarios y cursos de formación interna de carácter técnico.

La formación en nuevos métodos de trabajo transversal, así como nuevas tecnologías, han sido las áreas donde se ha puesto especial atención para fomentar la innovación en la compañía.

Los datos de formación en áreas específicas de innovación en 2023 han sido 428 personas con más de 6.000 horas de formación.

Esfuerzo y colaboración con empresas especializadas

La inversión realizada en proyectos de I+D+i durante el ejercicio 2023 ha superado los 38,9 millones de € (27,1 millones de € en 2022).

Aena ha iniciado en 2023 16 nuevos Acuerdos de Colaboración en conjunto con diferentes entidades y empresas en materia de Innovación a nivel privado, y se han presentado 4 propuestas de proyectos a convocatorias de subvención nacional e internacional de I+D+i en distintos consorcios.

7.2. Avances en 2023

En 2023, el principal objetivo en materia de innovación ha sido ejecutar el Plan Estratégico de Innovación cuyo alcance engloba el periodo 2021-2026.

Entre los principales avances en Innovación del año 2023 se encuentran:

- Ejecución del Plan Estratégico de Innovación y Transformación Digital. Se trata de un plan transversal a la organización que recoge las principales tecnologías sobre las que trabajar en los próximos años, con el foco puesto en la digitalización del pasajero y las infraestructuras, buscando nuevas oportunidades en el entorno del negocio aeroportuario. El Plan incluye más de 80 proyectos para el periodo 2021-2026.
- Sistemas de identidad digital. En octubre de 2023 inició en producción el servicio de biometría en varios aeropuertos de la red. El servicio permite acceder a puntos de control del aeropuerto (filtro de seguridad y embarque) por reconocimiento facial sin necesidad de mostrar documentación de identidad ni tarjeta de embarque. El servicio de biometría estará inicialmente disponible con cuatro aerolíneas, y durante 2024 está previsto incorporarlo a más aeropuertos de la red.
- Drones y Advance Air Mobility. En 2023 Aena ha continuado con la estrategia de analizar y probar el uso de drones para tareas de mantenimiento e inspección en aeropuertos, tanto con colaboración externa como en propio, al haberse registrado Aena como operador de drones en 2021. También se ha iniciado la colaboración con varios stakeholders del ecosistema Advanced Air Mobility, con el objetivo de analizar la integración de este nuevo concepto de movilidad en entorno aeroportuario.
- Aena Ventures 1. Durante 2023 se han desarrollado 3 de las iniciativas aceleradas en la primera edición de Aena Ventures, lanzada en 2021. Las iniciativas que se han desplegado en los aeropuertos de A.S. Madrid Barajas y J.T Barcelona El Prat son:
    - Oli: Chatbot de comunicación con pasajeros, en 8 idiomas que incluye un módulo de IA para mejorar la comunicación con clientes. .

[243] Ver capítulo "Enlaces de interés."

- Aena Mobility: Plataforma de movilidad, con usabilidad door to gate con distintos modos de transporte.
- ChinaSpain: Iniciativa de mejora de la experiencia del pasajero chino en los aeropuertos de la red de Aena.

En paralelo, en 2023 se ha lanzado la segunda edición de Aena Ventures, donde se ha comenzado a acelerar a las siguientes startups: Stress Free Car Rental, Copenhaguen Optimization, Bag ID, Deusens y Hovyu.

- Proyectos Piloto. Proyectos demostrativos medibles y con resultados tangibles a corto plazo, realizados mediante acuerdos de colaboración con diferentes partners tecnológicos que nos permite atraer innovación externa, aportando beneficios mutuos, como ejemplo:
  - Dron para detección de FODs (Foreing Object Debris) en el aeropuerto de San Sebastián: Se ha probado el uso de un dron con un software de análisis de video e inteligencia artificial para detección automática de FODs en pista. A su vez, el dron se ha conectado a una red 5G desplegada en el aeropuerto para poder monitorizar los resultados de la detección en tiempo real.
  - Pasarelas autónomas: Proyecto para analizar las posibilidades de automatizar la operación de las pasarelas, mejorando su eficiencia, seguridad y sostenibilidad. El proyecto se está llevando a cabo en el aeropuerto de Vigo y consta de varias líneas de investigación, entre las que destacan el análisis de mejoras en el preposicionamiento de la pasarela para la operación siguiente y la detección de obstáculos con distintas tecnologías.
  - Climatización inteligente: Proyecto piloto desarrollado en el Aeropuerto de Valencia, basado en la integración de un módulo de IA (Inteligencia Artificial) a las infraestructuras actuales para la mejora de la eficiencia energética en el ámbito de la climatización, favoreciendo además la reducción de costes, la reducción de emisiones, garantizando la calidad del aíre y mejorando la experiencia del cliente en el edificio terminal al adecuar la temperatura y la humedad del aire en el entorno a las necesidades de las personas.
  - Quioscos de autofacturación: Proyecto piloto desarrollado en el Aeropuerto de Málaga, en el cual se prueban nuevos equipos de auto servicio para pasajeros, de forma que puedan realizar por si mismos la emisión de la cinta de equipaje, así como pesaje del mismo. Este piloto favorecerá la experiencia de los clientes, desacoplando el proceso de pesaje y emisión en la cinta de maleta de las zonas de facturación y evitando por lo tanto aglomeraciones en las mismas, a la vez que permitirá un mayor flujo de pasaje atendido en los mostradores de entrega de equipaje, disminuyendo tiempos de espera y por lo tanto mejorando la experiencia de los clientes.

- Proyectos financiados. En 2023 se han iniciado, continuado, y finalizado algunos de los proyectos financiados por programas tanto nacionales e internacionales. Entre ellos se encuentran:
  - PRAETORIAN (H2020): Ha tenido como objetivo aumentar la seguridad y resistencia de las infraestructuras críticas europeas, facilitando la protección coordinada de las infraestructuras criticas interrelacionadas frente a las amenazas físicas y cibernéticas combinadas. Para ello, el proyecto ha proporcionado un conjunto de herramientas multidimensionales (económicas, tecnológicas, políticas, sociales), específicas para cada instalación.
  - EUREKA (SESAR 3): tiene como objetivo permitir la inclusión de la Movilidad Aérea Innovadora (IAM) en todos los tipos de espacio aéreo con un enfoque en las operaciones de Vertipuertos, teniendo en cuenta los principales actores del ecosistema. Los vuelos de validación se realizarán entre los aeropuertos de Palma de Mallorca y Menorca.
  - OPERA (SESAR 3): permitirá operaciones seguras y eficientes de Movilidad Aérea Innovadora (IAM) en todo tipo de espacio aéreo y condiciones mediante la validación de tres escenarios diferentes, teniendo en cuenta taxi aéreo pilotado y carga no tripulada, que incluyen contingencia y situaciones no nominales. Los vuelos de validación se realizarán entre los aeropuertos de Málaga y Granada.
  - ECONPAVE (Colaboración Público Privada MICIN): Tiene como objetivo desarrollar un primer prototipo experimental que sirva de herramienta inteligente para la gestión de los pavimentos aeroportuarios capaz de tomar sus propias decisiones a partir de los datos en tiempo real obtenidos de los sensores incorporados en los materiales o colocados en el pavimento durante su construcción.

    También cabe destacar la participación activa de Aena como miembro fundador del programa SESAR 3, asociación europea institucionalizada entre socios de los sectores público y privado que se sirve de la investigación y la innovación para acelerar la materialización de la idea del cielo europeo digital.

- ACI Europe Innovation Forum: En 2023, ACI Europe creó el Innovation Forum, un nuevo grupo de trabajo internacional para que aeropuertos europeos colaboren en temas relacionados con innovación. Aena, en su apuesta por la colaboración con aeropuertos internacionales para impulsar la innovación, lidera este grupo de trabajo durante los años 2023 y 2024. Los objetivos principales del grupo son:
  - Establecer y promover una agenda y estrategia de innovación para la industria aeroportuaria basada en las iniciativas o planes de innovación clave de los aeropuertos miembros del foro.
  - Identificar y abordar las brechas políticas, regulatorias y de financiación que tengan relación con innovar en aeropuertos.
  - Facilitar el intercambio de conocimientos y experiencia en materia de innovación entre los aeropuertos miembros.
- Airports For Innovation: En 2023, los aeropuertos de Dallas, Vancouver, Munich, Dubai y Omán se han incorporado a la red “Airports for Innovation”, fundada por Aena y Aeroporti di Roma en 2021, y donde ya participan Atenas International Airport y Aéroports de la Côte d’Azur (incorporados en 2022). El objetivo de este grupo de trabajo es buscar y probar de forma conjunta soluciones innovadoras y sostenibles para el desarrollo del sector aeroportuario, con un enfoque continuo de mejora de experiencia de clientes.

7.3. Perspectivas de futuro

Aena está comprometida en consolidar la innovación y la transformación digital como elementos clave para impulsar cambios y obtener una ventaja competitiva que lleve a la consecución de los objetivos estratégicos de la organización.

La digitalización de la interacción con los pasajeros y la gestión de las infraestructuras se erige como una estrategia fundamental para elevar la calidad del servicio ofrecido a nuestros clientes, ser más sostenibles y ser más eficientes en el uso de los recursos.

Continuar validando tecnologías con potencial de implementación a corto y medio plazo, así como participar en proyectos de innovación a nivel internacional, posicionará a la empresa para afrontar las transformaciones del sector.

Este enfoque permitirá a Aena estar a la vanguardia, desplegando proyectos de Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+i) con una aplicación concreta y tangible en toda la red de aeropuertos de Aena.

Sobre este informe → (GRI 2-2; 2-5; 2-14)

Compromiso con los ODS

Principios de reporte

El Informe de Sostenibilidad de Aena - Estado de Información No Financiera Consolidado (EINF)) forma parte del Informe de Gestión Consolidado del Grupo Aena correspondiente al ejercicio 2023. Este Informe está sujeto a los mismos criterios de aprobación, depósito y publicación que el resto de informes que conforman el Informe de Gestión Consolidado, y ha sido verificado por parte de un prestador independiente de estos servicios.

El presente Informe se ha preparado para dar cumplimiento a los requerimientos de reporte de la Ley 11/2018 de 28 de diciembre, sobre Información no Financiera y Diversidad. Por ello, a lo largo del mismo se puede encontrar la información necesaria para comprender los riesgos, el modelo de negocio, las políticas, la estrategia, la evolución, los resultados, la situación del Grupo Aena y el impacto de su actividad respecto a cuestiones medioambientales y sociales, relativas al personal, al respeto de los Derechos Humanos y a la lucha contra la corrupción y el soborno.

El alcance de la información del documento, que se mantiene respecto al ejercicio anterior, incluye las sociedades participadas por Aena en más de un 50%, tal como se recoge en las Cuentas Anuales en virtud del criterio de control (Grupo Aena); incluyendo de forma consolidada los datos disponibles de:

- En España, Aena S.M.E., S.A., Aena Desarrollo Internacional S.M.E. (ADI), S.A.; Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E. (AIRM o también SCAIRM);
- Las filiales en[244]:
  - Reino Unido;
  - Brasil.

Si bien, tal y como se explica a lo largo del informe, a diferencia del ejercicio anterior, el Informe de Sostenibilidad - EINF 2023 incluye la información derivada de la entrada en actividad de la nueva sociedad de Aena en Brasil (BOAB) y sus once nuevos aeropuertos, que ha tenido lugar, de forma progresiva durante el último trimestre del ejercicio 2023[245]. En consecuencia, este informe recoge todos los aspectos necesarios en materia social, ambiental y de gobierno para entender su desempeño durante el citado periodo.

Asimismo, a lo largo de este informe se incluye información que abarca a la cadena de suministro para evaluar el desempeño de Aena y su cadena de valor, en caso de que sea significativo[246].

En aquellos casos en los que los indicadores reportados se han referido a una parte específica del Grupo, se ha mencionado de forma expresa. Asimismo, en su caso, se ha indicado si no se ha dispuesto de la información necesaria (ver también comentarios en la tabla GRI) o ésta ha sido estimada[247].

El resto de participaciones que no consolidan por integración global no han sido contempladas en los indicadores de desempeño no financiero recogidos en el presente documento.

Para la elaboración del presente informe se han tenido en cuenta las siguientes recomendaciones, regulaciones y estándares:

- Ley 11/2018, de 28 de diciembre, en materia de información no financiera y diversidad, que transpone al ordenamiento jurídico español la Directiva 2014/95/UE. Para dar respuesta a esta ley se han utilizado los estándares GRI seleccionados.
- Ley 5/2021, de 12 de abril, por la que se modifica el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, que introduce un nuevo requerimiento relativo a los mecanismos y procedimientos con los que cuenta la empresa para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la Compañía, en términos de información, consulta y participación.
- Conforme a GRI Universal Standards 2021 para la elaboración de Informes de Sostenibilidad del Global Reporting Initiative (GRI)[248].
- Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles en virtud del cual se debe divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas que se consideren medioambientalmente sostenibles en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático, adaptación al cambio climático, el uso sostenible y la protección del agua y los recursos marinos, la transición a una economía circular, la prevención y control de la contaminación, la protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas.

[244] Aena, a través de su filial Aena Desarrollo Internacional (ADI), está presente en:
- Brasil a través de la sociedad Aeroportos do Nordeste do Brasil (ANB) y Bloque de Onze Aeropuertos do Brasil (BOAB).
- en Reino Unido, a través de la participación indirecta en la gestión del Aeropuerto de Londres-Luton.

[245] En el mes de octubre, en tres aeropuertos (Congonhas, Campo Grande y Uberlandia). En el mes de noviembre, en otros ocho aeropuertos (Ponta-Pora, Corumbá, Uberaba, Montes Claros, Marabá, Carajás, Santarém, Altamira).

[246] Por ejemplo, en el caso de indicadores ambientales (alcance 3, consumo energético, etc) o para algunos aspectos sociales (trabajadores que no son empleados, número de accidentes).

[247] A modo de ejemplo, ha sido necesario estimar algunos indicadores relacionados con la gestión y el desempeño ambiental de los nuevos aeropuertos de la filial de Aena en Brasil BOAB, en cuyo caso ha sido explicado de forma expresa en cada ocasión. Asimismo, al no disponer del dato primario relativo al mes de diciembre para algunos indicadores ambientales a fecha de cierre de este informe, por norma general estos han sido estimados teniendo en cuenta los datos primarios correspondientes a los meses previos (enero-noviembre) o los meses correspondientes del ejercicio anterior en su caso.

[248] En este informe se han incorporado los nuevos estándares universales (GRI 1, 2, 3) y se han seguido todos los estándares temáticos GRI en su versión más actualizada.

- Adicionalmente a lo anterior, se han tomado como referencia otros marcos de reporte, como el Marco Internacional para la elaboración de informes integrados del IIRC (International Integrated Reporting Council), SASB (Sustainability Accounting Standards Board) relativos a las industrias de Servicios Profesionales y Comerciales, Logística y Servicios de Transporte Aéreo de Mercancías, Aerolíneas y Servicios Inmobiliarios, los Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, los Principios Rectores Sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, las Directrices UE 2017 /C125/01 sobre la presentación de informes no financieros (Metodología para la presentación de información no financiera), así como las recomendaciones de TCFD (Task Force on Climate-Related Financial Disclosures), CDP (Carbon Disclosure Project), la CNMV y otras peticiones de información de proveedores ESG.

Las siguientes tablas de información han sido verificadas por un tercero independiente:

- Tabla con los contenidos de la Ley 11/2018 (ver apartado “Índice de contenidos Ley 11/2018”)
- Tabla con los indicadores GRI (apartado “Índice de contenidos GRI”).

En ambos casos, se indica la localización exacta de la información –ya sea la/s página/s del informe, la referencia a la tabla de indicadores no financieros y/o la URL de la referencia externa– o los motivos que justifican su omisión. Asimismo, se incluye la tabla con los indicadores SASB (apartado “Índice de contenidos Sustainability Accounting Standards Board (SASB)”), con la misma información.

Para poder facilitar la comprensión sobre el desempeño de la Compañía durante los últimos años, el informe proporciona datos de ejercicios anteriores o, en su caso, incluyendo referencias externas para facilitar su consulta.

Para conocer más información, en distintos apartados de la web corporativa está disponible mayor detalle sobre el desempeño de la Compañía en materias relacionadas con aspectos ESG. Además, para cualquier duda o consulta sobre el presente informe, se pueden dirigir al área de Responsabilidad Corporativa: **rc@aena.es**

Control de la información

Durante el ejercicio 2023, el Grupo Aena ha continuado trabajando en la progresiva implantación del Sistema de Control Interno de la Información no Financiera (SCIINF) como medida para reforzar la fiabilidad de la información. A este respecto, durante este ejercicio se han elaborado una serie de procedimientos con información de los diferentes indicadores y se ha empezado a trabajar en el análisis de la trazabilidad de la información relacionada con el cálculo de la huella de carbono.

Principios de reporte utilizados	
Calidad del Informe	**Definición de los contenido**
Precisión | Equilibrio | Claridad | Comparabilidad | Fiabilidad | Puntualidad	Inclusión de los grupos de interés | Contexto de sostenibilidad | Materialidad | Exhaustividad
Principios de reporte recogidos en el Estándar GRI 1: “Fundamentos 2021”	

Fases para la elaboración del informe y grupos implicados									
1	**Análisis de materialidad**	2	**Elaboración progresiva del informe**	3	**Revisión y consolidación**	4	**Formulación estado de información no financiera**	5	**Presentación y aprobación por la Junta General de Accionistas**
	Agentes Internos Agentes Externos		**Todas las Unidades**		**Todas las Direcciones**		**Consejo de Administración**		**Junta General de Accionistas**

Doble Materialidad

(GRI 2-14; 3-1; 3-2; 3-3)

En 2023 el Grupo Aena ha actualizado su análisis de doble materialidad con el fin de determinar[249]:

- La materialidad de impacto, es decir, los impactos materiales ambientales, sociales y de gobierno corporativo a través de los cuales el Grupo o su cadena de valor afecta o puede afectar, positiva o negativamente, a las personas o el medio ambiente;
- La materialidad financiera, o los riesgos y oportunidades, ambientales, sociales o de gobierno corporativo que pudieran tener un efecto financiero material sobre el Grupo, en el corto, medio o largo plazo.

En el ámbito de aplicación de esta metodología se han tenido en consideración las actividades que desarrolla el Grupo Aena, las implicaciones de su cadena de valor, el ámbito geográfico en el que opera, así como los compromisos, objetivos y desempeño en materia ESG en el corto, medio y largo plazo.

Para ello, se han llevado a cabo las siguientes actividades:

Entendimiento	Identificación	Evaluación	Determinación
Identificación de los grupos de interés. Identificación de la manera en la que se va a tener en cuenta la perspectiva de los grupos de interés. Identificación de la cadena de valor de la Campaña. Entendimiento de diversas fuentes de información como el Informe de Gestión Consolidado 2022, las políticas corporativas, el Código de Conducta de Terceros de Aena, el pliego de cláusulas particulares, mapa de riesgos de Aena, feedback de analistas ESG, entre otros.	Identificación de Impactos reales y potenciales de Aena en el medio ambiente y la sociedad causada por su propia actividad y la de su cadena de valor. Identificación de riesgos y oportunidades ambientales, sociales y de gobierno que pudieran tener un efecto financiero material para Aena. Realización de entrevistas a expertos internos de las diferentes áreas del Grupo. Consideración de los *silent stakeholders* y las partes interesadas que o han participado.	Evaluación de los impactos por expertos a nivel interno. Evaluación de los riesgos y oportunidades relevantes para la Compañía, en términos financieros. Valoración de los grupos de interés externos. Determinación de umbrales teniendo en cuenta los umbrales internos definidos por la Compañía y en el procedimiento de debida diligencia de derechos humanos y medioambiente.	Determinación de los umbrales teniendo en cuenta los umbrales internos definidos por la Compañía y en el procedimiento de debida diligencia de derechos humanos y medioambiente y el sistema de control y gestión de riesgos.
El objetivo es el entendimiento del modelo de negocio y de la cadena de valor	**El objetivo es la identificación de los IROs**	**El objetivo es la evaluación de los IROs**	**El objetivo es la determinación de umbrales**

[249] Para la realización del análisis de doble materialidad se han tomado como referencia las directrices de las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad -NEIS, contenidas en el Reglamento Delegado (UE) 2023/2772 de la comisión de 31 de julio de 2023, el borrador de la Guía de Implementación de Doble materialidad elaborada por la EFRAG en su versión de 22/12/2023 y los estándares GRI 3-1 y 3-2

1. Entendimiento, en esta primera etapa, se han identificado los principales grupos de interés de Aena, así como los principales mecanismos de comunicación que se utilizan para comunicarse con ellos de forma efectiva. Asimismo, se han analizado diversas fuentes de información, tanto internas como externas, tales como el Informe de Gestión Consolidado 2022, las políticas corporativas, el Código de Conducta de Terceros de Aena, el pliego de cláusulas particulares, mapa de riesgos de Aena, el procedimiento de debida diligencia de Derechos Humanos, feedback de analistas ESG, entre otros.

2. Identificación, el objetivo de esta fase ha sido identificar, por un lado, los posibles impactos reales y potenciales del Grupo Aena en el medio ambiente y la sociedad causada por su propia actividad y la de su cadena de valor y, por otro, los riesgos y oportunidades ambientales, sociales y de gobierno corporativo que pudieran tener un efecto financiero material para el Grupo Aena. Para la identificación de los impactos, riesgos y oportunidades (IROs) se ha tomado como punto de partida las referencias previamente indicadas, los temas materiales identificados en el ejercicio de doble materialidad realizado el año precedente, el listado de temas, subtemas y subsubtemas definidos en el Apéndice A: Requisitos de aplicación de la NEIS 1 – Requisitos Generales, en concreto en el AR 16. Adicionalmente se han identificado algunos temas y subtemas específicos de la entidad (ver temas y subtemas). Además de lo anterior, a estos efectos, se han realizado entrevistas a expertos internos de las diferentes áreas. Por último, se ha considerado el input de silent stakeholders a partir de un análisis de fuentes documentales.

3. Evaluación. En esta fase se han evaluado los IROs identificados en la fase anterior, atendiendo a lo siguiente:

- Materialidad de impacto

  La evaluación de la materialidad de impacto, desarrollada por expertos a nivel interno, se ha llevado a cabo a través de la valoración de:

  – En el caso de los impactos negativos reales, la magnitud, el alcance y el carácter irremediable de los impactos identificados.

  – Para los impactos positivos reales, la magnitud y el alcance de los impactos identificados.

  – Tanto para los impactos negativos como positivos potenciales, además de lo anterior, se ha evaluado también la probabilidad de ocurrencia.

  Por otro lado, se ha realizado una revisión de la perspectiva de las incidencias, quejas y reclamaciones recibidas por los consumidores y usuario finales a lo largo del ejercicio 2023.

  Para la elección de las escalas, y la propia metodología de valoración, se ha tomado como punto de partida el procedimiento de debida diligencia en materia de derechos humanos y el medio ambiente de Aena (ver Capítulo 3).

- Materialidad financiera (riesgos y oportunidades)

  Para ello, se ha realizado un análisis de carácter interno sobre la posibilidad de que los riesgos u oportunidades relacionados con los temas y subtemas definidos resulten en un potencial efecto financiero relevante para el Grupo Aena, en base a las conclusiones del mapa de riesgos de la Compañía y otras fuentes de interés, como los resultados del análisis de riesgos climáticos.

  Adicionalmente a lo anterior, se ha tenido en consideración la valoración de grupos de interés externos (accionistas/inversores) integrando, en el análisis, los resultados de las puntuaciones de analistas ESG.

4. Determinación, en esta fase se han tenido en cuenta los umbrales internos ya definidos por la Compañía, tanto en el procedimiento de debida diligencia de derechos humanos y medioambiente (materialidad de impacto) como en el sistema de control y gestión de riesgos (materialidad financiera), a fin de determinar los asuntos materiales.

Temas y subtemas materiales

En base a lo anterior, en el ejercicio de doble materialidad realtivo al ejercicio 2023 el número de asuntos materiales identificados se ha visto reducido como consecuencia, principalmente, de la eliminación de algunos temas transversales ya integrados de manera indirecta en los subtemas y subsubtemas analizados[250]. Por otro lado, se han desglosado otros asuntos considerados en el ejercicio anterior bajo un paraguas común, como consecuencia de su relevancia[251].

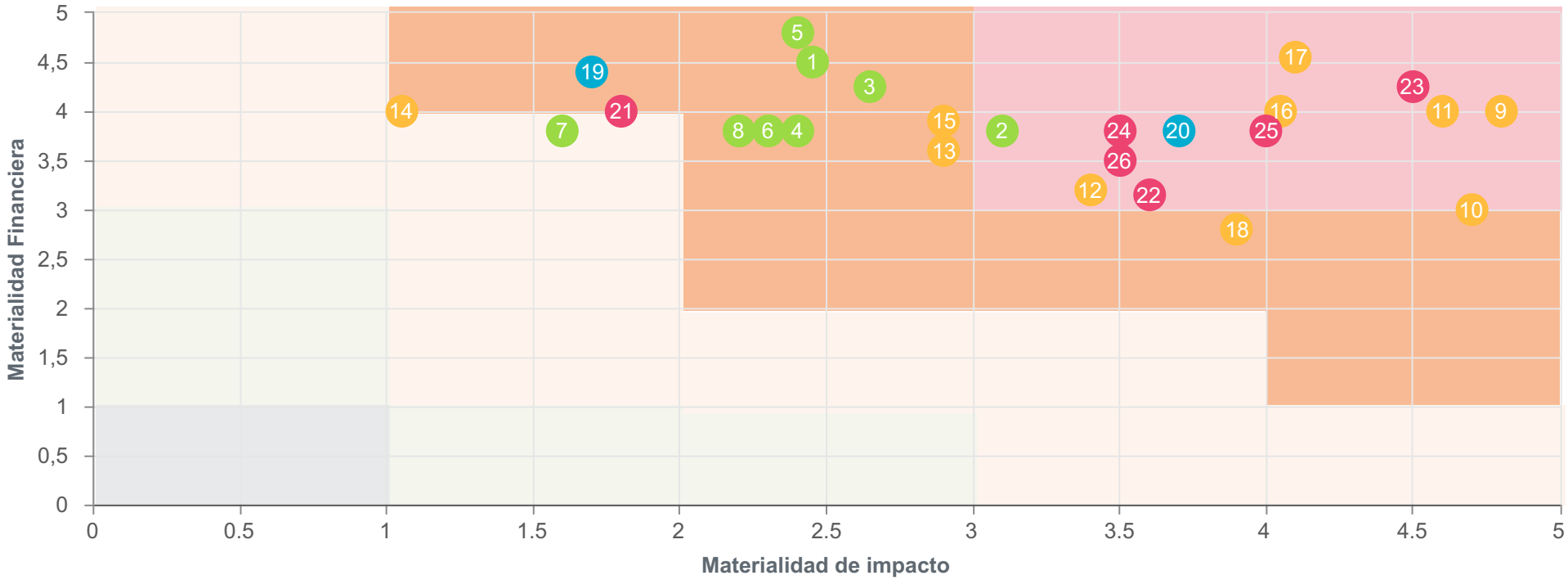
En cada uno de los capítulos del presente informe, se describe cómo el Grupo Aena integra estos temas en su estrategia y describe su gestión.

[250] Por ejemplo, gestión responsable de la cadena de valor, derechos humanos y transparencia, reporte y comunicación de grupos de interés. Adicionalmente, Calidad y accesibilidad de los servicios y servicios responsables y Garantizar la salud y seguridad de todos, se han incorporado bajo el asunto "consumidores y usuarios finales".
[251] Contaminación, consumo hídrico y agua, economía circular y biodiversidad, hasta ahora englobados bajo "huella ambiental" y trabajadores de la cadena de valor, incluido en "gestión responsable de cadena de valor".

Tema y Subtema	Descripción del IRO[A] Horizonte temporal: corto, medio y largo plazo	Materialidad		Gestión del IRO
		Impacto	Financiera	
Cambio climático Mitigación y adaptación al cambio climático Energía	• Emisiones de gases de efecto invernadero como consecuencia de la actividad propia y la de terceros. • Reducción del consumo energético propio y en la cadena de suministro, así como uso de energías de fuentes renovables e implantación de medidas de eficiencia energética.	■		Implementación de medidas de mitigación (Plan de Acción Climática) y adaptación. Reducción de la dependencia de los combustibles fósiles, con la consecuente disminución de emisiones de gases de efecto invernadero. Cap. 2, Apartado “2.2. Aena frente a la emergencia climática”.
	• Riesgos derivados de los efectos del cambio climático (físicos y de transición). • Producción de electricidad renovable en autoconsumo.		■	
Contaminación Contaminación del aire	• Impacto sobre la calidad del aire del entorno en el que opera la compañía, derivada de las actividades propias y las de la cadena de valor.	■		Definición y puesta en marcha de proyectos estratégicos que tienen como objetivo disminuir las emisiones de CO2 y otros contaminantes atmosféricos (NOx, SOx y PM10) Cap. 2., Apartado 2.3. Contaminación
	• Desarrollo de tecnologías que coadyuven a la mejora de la calidad del aire, con posible efecto sobre los flujos de caja, entre otros.		■	
Agua y recursos marinos Consumo de agua	• Consumo de agua derivado de las actividades propias y de terceros, como principal recurso natural consumido (consumo humano, ejecución de obras).	■		Desarrollo de instrumentos claves para la gestión de recursos hídricos (Plan Estratégico para la gestión del agua, etc.) e implementación de objetivos en la materia. Cap. 2, Apartado “2.4. Uso sostenible de recursos: agua”.
	• Eficiencia de recursos hídricos.		■	
Biodiversidad Impactos sobre el estado de las especies	• Afectación a la biodiversidad , flora y fauna, del entorno en el que opera la Compañía, e implementación de medidas enfocadas para su protección.	■		Compromiso de compatibilizar la actividad aeroportuaria con la protección y conservación de los hábitats naturales existentes en el entorno y su biodiversidad, y materialización efectiva de dicho compromiso Cap. 2, Apartado “2.5. Protección de la biodiversidad”
	• Reducción de incidentes relacionadas con aves. • Necesidad de aumentar medidas de protección y control derivado del cambio en el comportamiento de las especies		■	
Economía circular Salida de recursos relacionados con productos y servicios Residuos	• Generación de distintos tipos de residuos, derivado tanto de la actividad desarrollada en las propias instalaciones como de la de los arrendatarios.	■		Desarrollo de una estrategia de economía circular en el entorno aeroportuario para minimizar el volumen de residuos generados, fomentar su adecuada segregación y contribuir a maximizar su valorización. Cap. 2, apartado “2.6 gestión de residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias”.
	• Incorporación de nuevos requisitos en materia de residuos derivado de posibles cambios regulatorios. • Reducción de la generación de residuos en las instalaciones aeroportuarias, por la incorporación de mejores prácticas y técnicas.		■	

Personal propio Condiciones de trabajo Igualdad de trato y oportunidades para todos Otros derechos laborales	• Fomento de un ambiente de trabajo respetuoso, así como respeto de la libertad sindical, la asociación y la negociación colectiva en Aena. • Igualdad de oportunidades, promoción de la diversidad y no discriminación. • Garantizar la libertad de opinión y expresión, y velar por el derecho de sus profesionales a la protección de sus datos personales y a su intimidad.	■		Implementación de planes de acción y medidas mitigadoras, para fomentar la identificación, reclutamiento y desarrollo del talento, proporcionando a los empleados las herramientas y conocimientos necesarios para adaptarse a un entorno en constante cambio. Lo anterior avalado por medidas efectivas para la promoción de la igualdad y la diversidad. Cap. 5, apartado “5.4 Relaciones laborales”.
	• Aplicación de regulación, en materias relacionadas con la contratación de personal, con las consecuentes limitaciones aparejadas • Implementación de programas de diversidad e inclusión. • Posible brecha en la seguridad de los datos de carácter personal.		■	
Trabajadores de la cadena de valor Condiciones de trabajo Igualdad de trato y oportunidades para todos	• Remuneración justa e igualitaria. • Igualdad de oportunidades, promoción de la diversidad y no discriminación en terceros.	■		Inclusión de cláusulas que garantizan la obligatoriedad de respetar aspectos como el empleo y fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno, la igualdad de oportunidades y la no discriminación, la no admisión del trabajo forzoso, el tráfico ilegal y la trata de personas o la esclavitud moderna en ninguna de sus formas, la remuneración justa e igualitaria, entre otras. Asimismo, Aena informa al personal de empresas colaboradoras acerca del tratamiento de sus datos personales por parte de las empresas del Grupo Aena o los proveedores de servicios de las mismas. Más información en Cap. 4 “Gestión responsable”.
	• Incorporación en la cadena de valor a proveedores líderes por su desempeño en sostenibilidad. • Posible afectación a los datos y privacidad de los trabajadores de la cadena de valor.		■	
Colectivos afectados Ruido - Derechos económicos, sociales y culturales de los colectivos	• Impacto acústico derivado de la actividad aeroportuaria en el entorno local, e implementación de medidas enfocadas en la medición, control y minimización del ruido.	■	■	Objetivo estratégico de limitar y disminuir el impacto acústico en las comunidades locales y proteger la calidad de la vida de las poblaciones del área y trabajar en la mejora del control y minimización del ruido, a través de comunicaciones activas y bidireccionales con todos los grupos de interés implicados. Cap. 2, apartado “2.3.3. Ruido”.
Consumidores y usuarios finales Impactos relacionados con la información para los consumidores o usuarios finales Seguridad personal de los consumidores o usuarios finales Inclusión social de los consumidores o usuarios finales	• Libertad de opinión, de información y de expresión. • Espacios accesibles, inclusivos y de calidad. • Garantizar la salud y seguridad de pasajeros y usuarios.	■		Desplegar el compromiso con la seguridad y la calidad de sus servicios en todos sus aeropuertos, disponer de infraestructuras accesibles para todos y mejorar la experiencia de los pasajeros y demás usuarios en los aeropuertos, a través de la implementación de nuevas tecnología e iniciativas de eficiencia en sus procesos. Cap. 6.
	• Mejora de la experiencia de los clientes y usuarios finales: conexiones de aeropuertos a estaciones de tren/puertos y lanzadores sostenibles entre terminales. • Limitación en la sensibilidad del trato de usuarios o brecha en la protección de los usuarios en su tránsito por el aeropuerto.		■	

Conducta empresarial Cultura corporativa Corrupción y soborno	• Promoción de la ética empresarial, el cumplimiento normativo, asegurando la efectividad de las normas y acreditando el control debido sobre la actividad.	■		Garantizar el cumplimiento de la regulación aplicable, así como asegurar el cumplimiento de los compromisos y obligaciones adquiridos a través de políticas o procedimientos internos, promover una cultura ética empresarial de cumplimiento normativo, y garantizar, frente a terceros y ante los órganos judiciales y administrativos, que ésta ejerce el debido control de prevención sobre los empleados, directivos y órganos de administración. Asimismo, disponer de un modelo de gobierno sólido y solvente, plural, diverso y solvente, forma parte de la naturaleza del Grupo. Cap.1, apartados “1.1.2. Órganos de gobierno”, “1.4.2. Gobernanza sostenible”.
	• Posibles fallas en el sistema de cumplimiento y la implementación de medidas anticorrupción. • Liderazgo en sostenibilidad: fortalecimiento de la imagen de Aena manteniendo y fomentando las acreditaciones vinculadas al cambio climático.		■	
Capacidad del aeropuerto **Capacidad para pasajeros y carga**	• Fallas en los controles, problemas operativos de las aerolíneas o de capacidad en los aeropuertos.	■	■	Aena desarrolla diferentes iniciativas para garantizar la cabida de sus aeropuertos así como la salud y seguridad de sus pasajeros. Asimismo, implementa medidas específicas que acompañan estas prioridades. Cap. 7 “Innovación”.
Investigación, innovación, diseño y transformación digital Investigación, innovación, diseño y transformación digital	• Desarrollo de políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a las necesidades del negocio, encaminadas a mejorar la experiencia de los pasajeros, fortalecer la seguridad del aeropuerto y mejorar la eficiencia operativa.	■	■	Aena plasma su compromiso con la innovación en el Plan estratégico de innovación y transformación digital, y define la formación y la investigación como aspectos fundamentales del crecimiento. Cap 3., apartado 3.1. Compromiso con el desarrollo sostenible y la sociedad Cap. 5, apartado “5.3.3. Formación”. Cap. 7, apartado “7.1.La gestión de la innovación en Aena”.
Crecimiento Internacionalización Sostenibilidad y rentabilidad económica	• Fomento de la conectividad con sus repercusiones sobre el crecimiento económico.	■		El desarrollo articulado y sostenible del Grupo Aena y sus diferentes líneas de negocio (internacionalización, ciudades aeroportuarias, etc), así como garantizar una respuesta rápida y eficaz a los crecientes cambios en el comportamiento de los consumidores forma parte del desarrollo estratégico de Aena. Introducción, apartado 1.2. Estado de avance del Plan Estratégico 2022-2026.
	• Mejora de resultados como consecuencia del incremento del volumen del tráfico y la internacionalización. • Cambios en el comportamiento del consumidor. • Nuevas oportunidades de negocio.		■	
Naturaleza jurídica	• Restricciones derivadas de la naturaleza jurídica.	■	■	La naturaleza jurídica de Aena, como empresa pública estatal, conlleva la aplicación de determinada regulación, en múltiples materias que es garante del buen hacer de la Compañía, a la par que precisa de tiempo suficiente para la gestión los diferentes asuntos. Transversal
Ciberseguridad	• Posibles ciberataques y brechas relacionadas con la seguridad de la información.	■	■	La ciberseguridad es una prioridad en la gestión de riesgos de Aena. Para ello, dispone de una estrategia en la materia aprobada al más alto nivel y un sistema certificado por los más altos estándares. Cap. 6, apartado “6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información”.



1 Adaptación al cambio climático
2 Mitigación de cambio climático
3 Energía
4 Contaminación del aire
5 Consumo de agua
6 Impactos sobre el estado de las especies
7 Salidas de recursos relacionadas con productos y servicios
8 Residuos

9 Condiciones de trabajo (personal propio)
10 Igualdad de trato y oportunidades para todos (personal propio)
11 Otros derechos laborales (personal propio)
12 Condiciones de trabajo (trabajadores de la cadena de valor)
13 Igualdad de trato y oportunidades para todos (trabajadores de la cadena de valor)
15 Ruido - Derechos económicos, sociales y culturales
16 Impactos relacionados con la información para los consumidores o usuarios finales
17 Seguridad personal de los consumidores o usuarios finales
18 Inclusión social de los consumidores o usuarios finales

19 Corrupción y soborno
20 Cultura corporativa

21 Naturaleza jurídica
22 Investigación, innovación, diseño y transformación digital
23 Sostenibilidad y rentabilidad económica
24 Internacionalización
25 Ciberseguridad
26 Capacidad para pasajeros y carga

Integración con la Estrategia y el Modelo de Negocio

El Grupo Aena reconoce la relevancia estratégica de todos los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados y los considera impulsores esenciales para el desarrollo sostenible.

En línea con el compromiso con las prácticas comerciales responsables, el Grupo Aena ha establecido indicadores clave de desempeño, métricas, acciones, políticas y objetivos específicos para abordar los aspectos materiales identificados, tal y como se incluyen en la Estrategia de Sostenibilidad de Aena 2021-2030 y en el Plan de Acción Climática de Aena 2021-2030, en España, o la Responsible Business Strategy en Reino Unido. Con ellos, se pretende limitar y reducir los impactos negativos, gestionar los riesgos y aprovechar las oportunidades para fomentar resultados positivos tanto para el medio ambiente como para la sociedad.

Retos 2024

Con el objetivo de afinar la identificación y evaluación de los IROs, durante 2024 está previsto reforzar las actividades de *engagement* con los grupos de interés afectados. En base a esto y a otras futuras mejoras que se puedan implementar, el resultado del presente análisis de materialidad podrá verse modificado.

Relación y diálogo con grupos de interés

(GRI 2-25; 2-29; 3-3; 413-1; 413-2)

La correcta gestión y comunicación con los grupos de interés es clave para Aena y la consecución de sus objetivos, crear valor a largo plazo, alcanzar el interés social y desarrollar un modelo de negocio responsable y sostenible.

Aena articula las relaciones con sus grupos de interés sobre los pilares de la transparencia, el diálogo, la generación de confianza y la creación de valor compartido.

La Política de Relaciones con los Grupos de Interés de Aena establece los principios y directrices sobre los que proyectar los valores de la Compañía e impulsar un marco de relaciones basado en la transparencia, el diálogo, la generación de confianza y la creación de valor compartido.

El compromiso de la Compañía con sus grupos de interés se formaliza a través de la Política de Relaciones con Grupos de Interés, el Código de Conducta y la Política de Sostenibilidad.

Esta Política resulta de aplicación a Aena y a cualquiera de las sociedades integradas en su grupo, en los términos establecidos en el artículo 42 del Código de Comercio, e incluye entre sus principios:

- Actuar con responsabilidad y construir relaciones basadas en la ética, la integridad, el desarrollo sostenible, el respeto a los derechos humanos y a las comunidades afectadas por las distintas actividades de la Sociedad
- Asegurar el cumplimiento de la legalidad vigente en las relaciones de Aena con terceros, respetando los principios de legalidad, eficiencia, transparencia y comportamiento ético con los Grupos de Interés, con el pleno sometimiento a la Política contra la corrupción y el fraude de Aena.
- Proteger los derechos de los Grupos de Interés, a través de cauces de comunicación claros, directos y efectivos para recibir la información adecuada, garantizando la igualdad de trato en lo que se refiere a información, participación y ejercicio de sus derechos.
- Aplicar los principios de cooperación y transparencia en las relaciones con las autoridades, organismos reguladores y administraciones competentes.
- Trabajar orientados hacia el consenso con los Grupos de Interés, especialmente con las comunidades locales y con los pueblos de los territorios donde opera el Grupo Aena, tomando en consideración sus necesidades, puntos de vista y expectativas.
- Perseguir la mejora continua, revisando periódicamente los mecanismos de relación con los Grupos de Interés para asegurar que responden, de la forma más eficiente posible, a las necesidades de cada momento.
- Impulsar la involucración de los Grupos de Interés en el proyecto empresarial de la Sociedad, a través de una estrategia de fuerte implicación con las comunidades en las que opera y de la creación de valor sostenible compartido para todos ellos.
- Dar respuesta a los intereses legítimos de todos los Grupos de Interés en línea con los de la Sociedad.
- Construir relaciones duraderas, estables y robustas basadas en la corresponsabilidad, el respeto, la ética y la integridad.
- Fomentar el reconocimiento de la apuesta de Aena por la diversidad en sentido amplio y, en particular, en todo lo referente al desarrollo profesional de sus miembros.

Aena agrupa a sus grupos de interés en una serie de categorías que se subdividen, a su vez, en otras categorías, integradas por distintos colectivos y entidades. Tanto para su identificación como para la correcta segmentación y priorización de estos colectivos, Aena cuenta con diversas herramientas. Entre ellas, a través del Sistema de Gestión Integrado (SGI) las distintas unidades y centros de Aena analizan los posibles cambios que pudieran existir en las necesidades y expectativas de los grupos de interés, evaluando el grado de satisfacción con la finalidad de mejorar los servicios prestados.

Cara a garantizar una comunicación efectiva con cada uno de ellos, se dispone de una serie de mecanismos de comunicación efectivos – enfocados a facilitar una correcta comunicación y un diálogo fluido con cada grupo de interés identificado-, y así identificar sus necesidades, expectativas y, por ende, los principales asuntos relevantes.

Por último, para reforzar este sistema, Aena diseña y pone en marcha diferentes acciones de formación y sensibilización dirigidas a los empleados, especialmente entre las áreas directamente implicadas.

El proceso de participación de los grupos de interés en la Compañía se compone de una serie de herramientas y mecanismos de comunicación activos y bidireccionales, que facilitan el diálogo, la colaboración y la rendición de cuentas de forma continua, al tiempo que ayudan a evaluar y reforzar permanentemente el compromiso de Aena con sus diferentes stakeholders.

Cada Unidad / aeropuerto, a nivel local, analiza la siguiente información:

Revisión anual

↓

Partes interesadas con las que actúa

↓

Necesidades y expectativas

↓

Requisitos aplicables

↓

Mecanismos de seguimiento, comunicación y revisión

De todos los grupos de interés de Aena, los más relevantes en relación con su actividad son los pasajeros y las compañías aéreas. En ambos casos, Aena realiza periódicamente un análisis de sus necesidades y expectativas (matriz de Partes Interesadas), a partir del cual se lleva a cabo a una segmentación específica por cliente.

En el caso de los pasajeros, se realizan las encuestas EMMA (Encuesta de las características y motivos de la Movilidad en el Modo Aéreo) que permiten, entre otros aspectos, conocer los motivos del viaje y los medios de transporte utilizados para llegar al aeropuerto, así como otros datos de caracterización del pasajero. Estos estudios se complementan con el programa de encuestas Airport Service Quality (ASQ) de Airports Council International (ACI), para medir el grado de satisfacción de sus clientes. Estas encuestas miden la retroalimentación de los pasajeros respecto a una amplia gama de parámetros de servicio y monitorean la experiencia del cliente dentro del aeropuerto, desde el momento de su llegada, hasta el momento en que pasa la puerta de embarque.

A través de un análisis comparativo con otros aeropuertos, ASQ permite a los aeropuertos entender su posición relativa frente a sus competidores. El programa también facilita a los aeropuertos la toma de decisiones, para priorizar las inversiones relativas a la mejora de los servicios e infraestructuras aeroportuarias. En los aeropuertos españoles de Aena, 33 centros utilizan este tipo de encuestas.

Mensualmente los aeropuertos analizan los resultados obtenidos y, con carácter trimestral, ACI emite los informes de resultados y comparativas con otros aeropuertos de similares características.

Estas herramientas se complementan con otras dirigidas a conocer, de manera específica, la opinión del pasajero sobre los servicios prestados, por ejemplo, mediante los dispositivos Happy or Not o encuestas específicas realizadas por el colectivo de Agentes de Atención al Pasajero, Usuarios y Clientes (AAPUC).

Los aeropuertos que cuentan con estos dispositivos Happy or Not pueden disponer de resultados sobre la opinión de los usuarios en tiempo real, lo que permite una toma de decisiones más ágil y la adaptación de los servicios según las prioridades de los pasajeros.

Para las aerolíneas, Aena ha diseñado una metodología propia a través de la realización de Encuestas a Compañías Aéreas (ECA's) anuales, que permite conocer su grado de satisfacción en relación a los principales elementos relacionados con la prestación del servicio, relacionados con operaciones, seguridad, servicios, comercial, sistemas de comunicación, medio ambiente, infraestructuras, etc.

Los resultados obtenidos se analizan tanto a nivel general como particular por cada centro, planteando buenas prácticas/acciones de mejora relevantes, que se comparten entre los aeropuertos que conforman la red de Aena.

En lo que respecta al engagement con grupos de interés, cabe también destacar la organización de talleres que, de forma periódica, propone el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido para sus proveedores. El objetivo es intercambiar expectativas y buenas prácticas y, con ellas, facilitar la mejora del Aeropuerto e impulsar un mejor desempeño en materia de sostenibilidad en común, a lo largo de su cadena de valor.

Adicionalmente a los principales grupos de interés anteriormente mencionados, para Aena, las entidades sociales y organizaciones no gubernamentales adoptan un rol de stakeholder estratégico. En consecuencia, trabajar de forma conjunta y poner en marcha iniciativas en común, coadyuvan a cuidar y fortalecer su relación con las mismas, a conocer expectativas comunes, y a genera mayor un mayor impacto.

Ejemplo de ello, son las relaciones que mantiene la Compañía con entidades sociales orientadas a la mejora de la accesibilidad y de las infraestructuras, especialmente en el caso de personas con dificultades. A estos efecto, tanto en España como en Reino Unido, Aena colabora con estas organizaciones para conocer las necesidades de estos colectivos e implementar propuestas en las instalaciones aeroportuarias. Por ejemplo, en el ejercicio 2023, Aena ha seguido trabajando con CERMI en el análisis de los requisitos de accesibilidad a los servicios públicos, al transporte y al turismo de las personas con dificultades, así como en el desarrollo de herramientas que les permita prepararse de cara a su paso por el aeropuerto. Asimismo, motivada también, entre otros motivos por los resultados de esta colaboración, la Compañía ha implementado nuevas propuestas en 2023, como el Distintivo discapacidades invisibles. Por último, cabe destacar también la celebración de reuniones periódicas en Reino Unido con asociaciones como Alzheimer's Society, Action on Hearing Loss y Autism Bedfordshire, entre otras (ver apartado “6.6.2. Infraestructuras accesibles para todos”).

Comunicación de Aena con sus grupos de interés (GRI **2-29; 413-1; 413-2**)

RRSS	Alianzas	Web	Prensa	Diálogo	EINF y otros informes	Comisión de Nombramientos y Retribuciones	Consejo de administración

Principales Grupos de Interés	Herramientas para comunicarnos	Expectativas
Pasajeros (Bajo coste, séniors, business, en familia, ocio, etc.)	Seguimiento y gestión de RQS Análisis periódico encuestas ASQ Encuestas EMMA Seguimiento de indicadores de procesos Indicadores DORA Dispositivos "*HappyorNot*"	Ausencia de costes sobrevenidos Buena relación calidad/precio Excelencia en el servicio Oferta comercial y de restauración Eficiencia, atención y amabilidad del personal
Compañías aéreas (Bajo coste y tradicionales)	Encuestas a compañías Contacto directo/ reuniones Indicadores asociados a procesos con compañías Asistencia a foros y conferencias especializadas Comité de usuarios Grupos de trabajo	Procedimientos de trabajo eficientes y coordinados Calidad del servicio Colaboración activa Información operativa y de análisis de mercados potenciales
Empleados y otras unidades	Buzón de sugerencias/ Intranet Encuestas de Formación Indicadores de los procesos de Gestión de RRHH Sistema de Gestión del Desempeño Sistema de Cumplimiento Normativo Reuniones con representación sindical Encuestas de satisfacción internas Reuniones internas Auditorías internas y externas	Reconocimiento Desarrollo profesional Transparencia y ética Facilidad para aportar ideas
Administración pública, entes reguladores y otros organismos (ENAIRE, AEMET)	Consultas e información pública ruido Sistema de Cumplimiento Normativo Comités especializados Auditorías internas y externas Evaluación de cumplimiento de requisitos legales Reuniones/ contactos Grupos de trabajo Inspecciones	Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento Reuniones / Comités específicos por centro

Objetivos Comunes

Ministerio de Defensa, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Protección Civil y otros servicios de emergencias	Comité especializados (emergencia, Nacional de Seguridad, Simulacros, etc.) Reuniones Comité Auditorías de AESA e internas Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento	Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento Reuniones / Comités específicos por centro
Sociedad, comunidades locales / empresas colindantes / ONGs / asociaciones	Comité especializados (emergencia, Nacional de Seguridad, Simulacros, etc.) Reuniones Comité Auditorías de AESA e internas Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento	Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento Reuniones / Comités específicos por centro
Inversores y accionistas	Reuniones Junta General Información pública Comunicaciones a la CNMV Canales de contacto de relación con Inversores	Participación en reuniones y conferencias Información pública regulatoria Publicación de resultados y datos de actividad Seguimiento del Plan de Acción Climática Consultas del modelo de negocio Consultas sobre aspectos sociales y de gobierno corporativo
Medios de comunicación	Reuniones Seguimiento y gestión de RQS Seguimiento de noticias en los medios	Reuniones del Consejo de Administración Junta General de accionistas Publicación de resultados Sistema de Control Interno de la Información Financiera Sistema de Gestión de Riesgos Auditorías internas y externas

Objetivos Comunes

Proveedores, socios prestadores de servicios y otros arrendatarios, empresas de carga, turoperadores	Contactos directos y reuniones con contratistas, arrendatarios, agentes handling, Comités de usuarios, gestión de RQS Indicadores Seguimientos y Análisis Grupos de trabajo Análisis de resultados del servicio prestado Encuestas Salas VIP, parking y servicios comerciales, compañías Foros y conferencias	Reuniones con contratistas, Comités de usuarios Seguimientos contratistas / servicio prestado Grupos de trabajo Seguimiento y gestión de RQS Indicadores DORA, PPT, asociados a procesos Encuestas a compañías y operadores Contacto directo/ reuniones Asistencia a foros y conferencias especializadas Contacto directo/ reuniones Comités de facilitación de carga	
Aviación General	Comité de usuarios Contacto directo/ reuniones Grupos de trabajo	Comité de usuarios Contacto directo/ reuniones Grupos de trabajo	

Objetivos Comunes

Comunicación y transparencia

(GRI 3-3; 413-1)

Para 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[252], y los diferentes portales que la componen, y las redes sociales.

Para Aena, la transparencia constituye un factor esencial de credibilidad y confianza de sus grupos de interés. Garantizar el derecho de los ciudadanos a conocer la información pública forma es primordial para la Compañía.

En la línea con su propósito de mejora, en 2023, la web pública de Aena ha continuado la renovación de los sitios web. El nuevo site ofrece información clara y estructurada de la empresa, incluyendo contenidos como el perfil de la Compañía, la estrategia y acciones de sostenibilidad ambiental, el compromiso de Aena con la sociedad y su entorno, las ocupaciones y desarrollo de competencias de la Compañía y recursos de prensa para profesionales. Entre otros:

- Pasajeros y aeropuertos. Proporciona información detallada sobre todo lo que el pasajero/acompañante necesita en su viaje: información del vuelos, reserva de parking, transporte, servicios del aeropuerto (tiendas, restaurantes, compañías, alquiler de coches, servicios VIP, accesibilidad, mapas del aeropuerto, etc.), trámites (facturación, aduanas, controles, etc.). Además, existe la posibilidad de comprar los servicios VIP disponibles en los aeropuertos (salas, fast lane y meet & assist) y conocer y reservar en los marketplaces de Aena (Food & Fly, Shop & Fly y Aena Travel).
- Accionistas e inversores. Presenta información clara, transparente y permanentemente actualizada al mercado y a los accionistas sobre, entre otras cuestiones, la evolución de la acción de Aena (incluyendo información relativa a la cotización, dividendos y el capital social), información económico-financiera y sobre gobierno corporativo, así como los planes estratégicos.
- Aerolíneas. Recoge las rutas potenciales, incentivos, tarifas y aspectos operativos y comerciales que pueden interesar a las compañías aéreas a la hora de ampliar o consolidar su modelo de negocio.
- Corporativa. Presenta los datos principales de la Compañía y su estructura, así como los compromisos y desempeño de la Organización en materia de sostenibilidad, transparencia y empleo.
- Oportunidades de negocio. Describe las líneas de negocio que que tienen las empresas para formar parte de los aeropuertos.
- Portal de reclamaciones y sugerencias. Los ciudadanos pueden tramitar cualquier solicitud, incluyendo la sugerencia de mejoras o cualquier insatisfacción.
- Contratación de proveedores y comercial. Permite consultar la evolución de los expedientes y contratos menores publicados. La información se actualiza diariamente para garantizar la transparencia y comunicación de todos los aspectos relevantes de la Compañía.

La información se actualiza diariamente para, garantizar la transparencia y comunicación de todos los aspectos relevantes de la Compañía.

La Web de Aena dispone de toda la información para usuarios en general así como los detalles del negocio y su evolución. Asimismo, se da respuesta a diferentes grupos de interés como accionistas o aerolíneas, entre otros, con secciones específicas en las que se puede encontrar información más específica.

En cuanto a la accesibilidad digital, Aena trabaja para que los contenidos de su web sean validados con la certificación Doble A, según las recomendaciones indicadas por la WAI (Web Accessibility 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.

Aena ha sido reconocida en los XXII Premios AECA a la Transparencia Empresarial 2023, otorgados por la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA) con el objetivo de reconocer el esfuerzo y los resultados de las empresas españolas en materia de transparencia y divulgación de la información financiera, de buen gobierno y sostenibilidad.

[252] Pueden consultarse tanto la web de Aena en España, como la de Reino Unido (Aeropuerto de Londres-Luton) y Brasil (Aena Brasil). Ver apartado “Enlaces de interés”

Web corporativa e intranet

A través del portal del Portal de Trámites y Reclamaciones, disponible en la web de la Compañía, los grupos de interés pueden realizar de forma online sugerencias de mejoras o informar de cualquier motivo de insatisfacción. Esta información es fundamental para la mejora continua del desempeño de la Compañía

App de Aena

Acceso a:

- Información de vuelos.
- Reservas de parkings.
- Compra de servicios VIP.
- Descuentos y promociones.
- Solicitud de PMR
- Aena Club
- Servicio de guiado

Aena ha puesto a disposición de los pasajeros el chatbot, Oli para ofrecer a los usuarios información de vuelos, preguntas frecuentes y puntos de interés. Oli ha asistido a más de 750.000 pasajeros a través de texto y voz en 9 idiomas desde su puesta en marcha en 2022.

Presencia en redes

La Compañía realiza un esfuerzo creciente por impulsar su presencia en los medios digitales y las redes sociales ofreciendo tanto información puntual de la actividad como compartiendo con todos los grupos de interés aquellas actuaciones, propuestas e iniciativas en materia de innovación y desarrollo sostenible.

Aena tiene cuentas corporativas en X, Instagram, Facebook, LinkedIn y YouTube. A través de ellas, se transmite información en tiempo real sobre el estado de los aeropuertos y los servicios que ofrecen; asimismo, se responde a las cuestiones, quejas, reclamaciones y sugerencias planteadas por los usuarios.

Además, las cuentas de Enjoy Aena en Instagram, Facebook y LinkedIn publican información sobre los servicios comerciales de Aena, y las de Aena Ventures en X y LinkedIn difunden contenidos sobre la aceleradora de startups de la Compañía.

Aena ha sido, entre los grandes gestores aeroportuarios, el primero por volumen de publicaciones propias en X durante los meses de enero, junio, octubre, noviembre y diciembre de este año, según un informe de monitorización online elaborado por Deloitte.

43,5 M

de páginas vistas en aena.es

54

publicaciones
52 semanas y dos especiales,
(8M y adjudicación BOAB)

Más de
16,9 M

de visitas

Más de
210

publicaciones sobre sostenibilidad ambiental y social

Campañas de información específicas

Nota: se puede consultar los datos de 2022 en el EINF 2022.

La Compañía realiza un esfuerzo creciente por impulsar su presencia en los medios digitales y las redes sociales ofreciendo tanto información puntual de la actividad como compartiendo con todos los grupos de interés aquellas actuaciones, propuestas e iniciativas en materia de innovación y desarrollo sostenible.

Más de
5,8M*

interacciones con los usuarios en redes

*Se incluyen las interacciones con inversión publicitaria correspondientes a la campaña "Un día sin aeropuertos"

Más de
272k

seguidores en las redes sociales

Redes Sociales[253]

	@aena **@EnjoyAena**
	@aena **@enjoyaena**
	aena
	@aena
	aena

[253] Consultar enlaces a estas secciones en el “Anexo - Enlaces y links de interés” incluido en este documento.

Comunicación con los empleados

La intranet corporativa se configura como principal herramienta y repositorio de documentación para todos los empleados de Aena.

Teniendo en cuenta su relevancia, en 2023, se han desarrollado cambios en la misma con el objetivo de facilitar la experiencia de uso de la intranet, mejorar la experiencia de navegación, evitar duplicidades y simplificar su apariencia, al tiempo que dar más importancia a las noticias de actualidad de la compañía.

Asimismo, a lo largo de 2023, Aena ha organizado diversas campañas específicas para promover iniciativas relacionadas con temáticas o ámbitos estratégicos, tales como Igualdad; formación, iniciativas internas y externas de intraemprendimiento; eficiencia energética; iniciativas relacionadas con bienestar, iniciativas sociales (Aena con la sociedad) cumplimiento o cuestiones relacionadas con la expansión internacional, entre otros.

Adicionalmente, a finales del 23 se ha realizado un ejercicio de análisis de los canales de comunicación interna mediante la celebración de dos sesiones dinámicas de focus group descriptivas y proyectivas, en las que los participantes han compartido y reflexionado acerca del funcionamiento de la comunicación interna en Aena. El resultado de este análisis se traducirá en un plan de comunicación interna cuyas acciones se desplegarán a lo largo del 24.

Índice de contenidos Ley 11/2018

El Informe de Gestión Consolidado 2023 de Aena integra la información financiera y la no financiera más relevante de Aena en un único documento, facilitando su comprensión, evitando posibles reiteraciones y, al mismo tiempo, mejorando y ampliando el nivel de divulgación y transparencia.

De acuerdo a la estructura del Informe de Gestión Consolidado 2023 de Aena, a continuación se presentan los contenidos requeridos por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad. Asimismo, se ha tenido en cuenta lo dispuesto en la Ley 5/2021, de 12 de abril, por la que se modifica el texto refundido de la mencionada Ley de Sociedades de Capital, que introduce un nuevo requerimiento relativo a los mecanismos y procedimientos con los que cuenta la empresa para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la compañía, en términos de información, consulta y participación. Adicionalmente, se da cumplimiento a lo establecido en el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles que, en su primer acto delegado, establece la obligación de divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas que se consideren medioambientalmente sostenibles en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático.

Para facilitar la trazabilidad de la información, se especifica los apartados del Informe de Gestión Consolidado 2023 de Aena en la que se localizan estos contenidos:

Asuntos Ley 11/2018	Información recogida en el Informe de Gestión Consolidado 2023 de Aena		
Descripción del modelo de negocio	**Localización (página, sección)**	**Marco utilizado**	**Omisiones**
Entorno empresarial.	Con el fin de las restricciones derivadas del COVID-19, la operación del sector ha recuperado terreno a nivel mundial. Las primeras estimaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) posicionaron 2023 como el año en que se alcanzaron los flujos pre pandemia, inclusive proyectando un crecimiento del sector en 3% respecto al año 2019. A inicios del 2023, las proyecciones sobre la evolución del tráfico en la red de aeropuertos en España impulsó a la Compañía a estimar cerrar el presente año con alrededor de 280 millones de pasajeros, equivalente a una recuperación del 102% del tráfico respecto a 2019. En efecto, los números alcanzados en este 2023 corresponden a 283,2 millones de pasajeros. En este sentido, diversas entidades proyectan que el tráfico mundial de pasajeros crecerá entre un 3,3% y un 4,3% (CAGR) en los próximos 20 años impulsado por mercados emergentes. De la misma forma, cabe destacar el creciente liderazgo de Aena en la gestión aeroportuaria mundial. Muestra de ello ha sido la concesión del grupo de 11 aeropuertos en Brasil, la mayor operación internacional en la historia de Aena que, bajo la marca Aena Brasil, gestiona desde 2020 otros seis aeropuertos en el Nordeste del país y tiene presencia en Reino Unido, donde gestiona al 51% el aeropuerto de Londres-Luton, y en México, Colombia y Jamaica. En Brasil, Aena está inmersa en un ambicioso plan de inversiones y de aumento de la conectividad de las infraestructuras del Nordeste y, con la integración de los aeropuertos de BOAB, va a liderar la mayor red de aeropuertos concesionados en el país. Cap. “2023: Reactivación y nuevos desafíos”,” Sección “Aena y su Cadena de Valor” y “Actividades que desarrolla la Compañía y su cadena de valor” (págs. 13 y 14). Cap. “2023: Reactivación y nuevos desafíos” Apartado “Contexto y estrategia”(pág 15). Cap. “Sobre este informe” (pág. 305).	**GRI 2-2** **GRI 2-6**	
Organización y estructura.	Cap. “1, Modelo de Gobierno sostenible”, Apartado “1.1.1. Detalles organizacionales y estructura de la propiedad”” (pág. 3). Cap. “1, Modelo de Gobierno sostenible”, Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno” (pág. 5), Infografías “Junta General de Accionistas 2023 (JGA 2023)” (pág. 7) y “Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 de diciembre de 2023)” (pág. 11). Cap. “1, Modelo de Gobierno sostenible” Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno,” Secciones “Composición, liderazgo e independencia” (pág. 10), “Selección, nombramiento, reelección y plan de sucesión de Aena” (pág. 12), “Comisiones de apoyo al Consejo” (pág. 16) y “Comité de Dirección Ejecutivo” (pág. 17). Cap. “1, Modelo de Gobierno sostenible” Apartado “1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad” (pág. 50)”. Cap. “Sobre este informe” (pág. 305).	**GRI 2-1** **GRI 2-9** **GRI 2-10** **GRI 2-11** **GRI 2-13** **GRI 2-14**	

Mercados en los que opera.	Aena S.M.E., S.A. es una sociedad mercantil estatal que gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España, líder por su experiencia, capacidad y equipo profesional en la gestión de servicios aeroportuarios. Ofrece a sus clientes -pasajeros, compañías aéreas, agentes de handling y usuarios en general- un servicio integral que incluye una oferta comercial, con garantías de accesibilidad plena y un servicio de atención a las personas con movilidad reducida que goza del reconocimiento internacional por su excelencia. A través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (en adelante, "Aena Internacional") participa también en la gestión de 34 aeropuertos en distintos países en Europa y América (Reino Unido, Brasil, México, Jamaica y Colombia). Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos"" Sección "Modelo de Negocio (pág. 11). Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos" Sección "Aena y su Cadena de Valor" (pág. 13). Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible", Apartado "1.1.1. Detalles organizacionales y estructura de la propiedad"" (pág. 3).	**GRI 2-1** **GRI 2-6**	

Objetivos y estrategias.	Entre las principales herramientas que orientarán la actividad de Aena en los próximos años para dar respuesta a los nuevos retos asociados al sector aéreo, se encuentran: • El Plan Estratégico 2022-2026 está centrado en consolidar la recuperación, potenciar la innovación y ser un referente internacional en sostenibilidad. Concretamente, sus objetivos consisten en: ◦ Desarrollar el negocio principal mediante el mantenimiento del liderazgo en la seguridad y eficiencia de la actividad aeronáutica y el aumento apreciable de los ingresos de las actividades comerciales. ◦ Crecer a través de la diversificación mediante la expansión de la actividad internacional y el desarrollo de Ciudades Aeroportuarias así como otros negocios adyacentes. ◦ Todo ello apoyado en la sostenibilidad como factor transversal del crecimiento de Aena, así como la innovación, tecnología y digitalización, orientación al cliente, y cultura y talento como habilitadores clave. • El DORA II 2022-2026 contempla los pilares estratégicos en base a los cuales Aena desarrollará su actividad durante el próximo quinquenio: ◦ La recuperación del tráfico aéreo. ◦ La excelencia en el servicio y el compromiso con la seguridad. ◦ La sostenibilidad medioambiental. ◦ La potenciación de la competitividad a través de la innovación y la digitalización. ◦ La eficiencia en la gestión. ◦ Por su importancia para el interés general, la red de aeropuertos de Aena continuará asegurando la accesibilidad y movilidad de los ciudadanos, trabajadores y bienes y servicios, así como la cohesión territorial. • La Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 sienta las bases para hacer frente a los grandes desafíos y mega tendencias ESG. Alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, se configura en torno a 5 programas estratégicos, que a su vez se desarrollan en 16 líneas de acción, y se despliegan en proyectos y acciones. Los cinco programas estratégicos son: ◦ Neutralidad en carbono ◦ Aviación sostenible ◦ Uso responsable de recursos ◦ Comunidad y cadena de valor sostenible ◦ Compromiso social Aena actúa con rapidez para adaptarse al contexto, y colabora con otros organismos, compañías aéreas y resto de empresas que desarrollan su actividad en los aeropuertos de la red para la puesta en marcha de actuaciones comunes. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. “Introducción,” Apartado “Carta del Presidente” (pág. 5). Cap. “2023: Reactivación y nuevos desafíos”, Apartado “1.2. Estado de avance del Plan Estratégico 2022-2026” (pág. 19) Cap. “1, Modelo de Gobierno Sostenible” Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno,” Infografía “Asuntos ESG presentes en la agenda del Consejo durante 2023” (pág. 15). Cap. “1, Modelo de Gobierno Sostenible” Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno,” Secciones “Comisiones de apoyo al Consejo” (pág. 16) y “Comité de Dirección Ejecutivo” (pág. 17). Cap. “1, Modelo de Gobierno Sostenible” Apartado “1.4. Sostenibilidad: pilar de la gestión de Aena” (pág. 48). Cap. “2. Compromiso con el entorno” (pág. 77), Apartado “2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible,” Sección “Gobernanza medioambiental” (pág. 78). Cap. “2. Compromiso con el entorno” (pág. 77), Apartado “2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática” (pág. 96). Cap. “3. Compromiso de la sociedad y los derechos humanos” (pág. 142). Cap. “4. Gestión responsable de la cadena de suministros” (pág. 169). Cap. “5. Cuestiones sociales y relativas al personal” (pág. 190). Cap. “6. Servicios seguros y de calidad” (pág. 262). Cap. “7. Innovación” (pág. 300).	**GRI 2-12** **GRI 2-13** **GRI 2-22**

Factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.	La actividad de Aena se halla sujeta a riesgos e impactos del contexto macroeconómico y geopolítico; concentración y competencia; seguridad operacional y física; dependencia de terceros; planificación y ejecución de inversiones; cambio climático y sostenibilidad; innovación y transformación digital; internacionalización; negocio comercial y desarrollo inmobiliario; marco normativo y aspectos regulatorios; organización y regulación público-privada; ciberseguridad; marco normativo; cumplimiento y transparencia fiscal; implicación de los grupos de interés; calidad del servicio. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. “2023: Reactivación y nuevos desafíos”, Apartado “2. Los riesgos y su gestión”, sección “2.1. Estructura, control y gestión de riesgos” (pág. 22).	**GRI 2-12**	
Descripción de las políticas que aplica el grupo	**Localización (página, sección)**	**Marco utilizado**	**Omisiones**
Procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos.	Aena dispone de un modelo de gestión y control de riesgos, basado en el marco integrado de Gestión de Riesgos Corporativos COSO III (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), orientado a garantizar la consecución de los objetivos de la Compañía de forma predecible en un entorno competitivo globalizado y un contexto complejo. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. “2023: Reactivación y nuevos desafíos”, Apartado “2.1. Estructura, control y gestión de riesgos” (pág. 22). Cap. “1, Modelo de Gobierno Sostenible” Apartados “1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo” (pág. 22), “1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno” (pág. 29) y “1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad” (pág. 50).	**GRI 3-3**	
Impactos significativos y de verificación y control. Medidas adoptadas.	Cap. “2023: Reactivación y nuevos desafíos,” Apartados “2. Los riesgos y su gestión” (pág. 22) y “2.2. Riesgos en 2023” (pág. 26). Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Doble Materialidad” (pág. 308).	**GRI 3-3**	
Resultados de las políticas	**Localización (página, sección)**	**Marco utilizado**	**Omisiones**
Indicadores clave de resultados no financieros pertinentes que permitan el seguimiento y evaluación de los progresos y que favorezcan la comparabilidad entre sociedades y sectores.	Cap. “1. Modelo de Gobierno Sostenible” (pág. 2). Cap. “1, Modelo de Gobierno Sostenible” Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno,” Sección “Junta General de Accionistas,” Infografía “Junta General de Accionistas 2023 (JGA 2023)” (pág. 7). Cap. “1, Modelo de Gobierno Sostenible” Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno,” Sección “Comisiones de apoyo al Consejo de Administración.” (pág. 16). Cap. “2. Compromiso con el entorno” (pág. 77). Cap. “3. Compromiso con la sociedad y los derechos humanos” (pág. 142). Cap. “4. Gestión responsable de la cadena de suministro” (pág. 169). Cap. “5. Cuestiones sociales y relativas al personal” (pág. 190). Cap. “6. Servicios seguros y de calidad” (pág. 262). Cap. “7. Innovación” (pág. 300). Cap. “Sobre este informe” (pág. 305), Apartado “Doble Materialidad” (pág. 308).	**GRI 2-14** **GRI 3-3**	

Principales riesgos relacionados vinculados a las actividades del grupo	Localización (página, sección)	Marco utilizado	Omisiones
Relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos.	La actividad de Aena se halla sujeta a riesgos de diferentes tipos que se clasifican en estratégicos, operacionales, financieros, tecnológicos, legales y de cumplimiento, de información y sociales, medioambientales y de buen gobierno. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos," Sección "Aena y su Cadena de Valor" (pág. 13). Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "2.2. Riesgos en 2023" (pág. 26). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.3.1. Contaminación atmosférica," Sección "Indicadores sobre contaminación atmosférica" (pág. 116). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.3.3. Ruido" (pág. 117). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio," Sección "Operaciones con impactos negativos significativos" (pág. 155). Cap. "4, Gestión responsable de la cadena de suministros" Apartado "4.3.2. Procesos de ejecución del contrato," Sección "Impactos negativos en la cadena de suministro" (pág. 189).	**GRI 2-6 GRI 2-12 GRI 3-3 GRI 305-7**	
Cómo el grupo gestiona dichos riesgos.	Aena dispone de un modelo de gestión y control de riesgos, basados en el marco integrado de Gestión de Riesgos Corporativos COSO III (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), orientado a garantizar la consecución de los objetivos de la Compañía de forma predecible en un entorno competitivo globalizado y un contexto complejo. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. "2023:Reactivación y nuevos desafíos," Apartado "2.1. Estructura, control y gestión de riesgos" (pág. 22). Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible" Apartado "1.2.1. Sistema de Cumplimiento Normativo" (pág. 22). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" (pág. 84) y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático" (pág. 97). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación" (pág. 162). Cap 6, Infografía "Garantía de Salud y Seguridad en Aena" (pág 263)	**GRI 2-12 GRI 2-23 GRI 3-3**	
Procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos.	El sistema de gestión de riesgos de Aena desarrolla los principios definidos en la Política de control y gestión de riesgos, e incorpora las correspondientes responsabilidades y procedimientos para identificar y evaluar los riesgos conforme a una metodología de evaluación para priorizarlos según su criticidad en función de su impacto y probabilidad de ocurrencia. Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. "2023:Reactivación y nuevos desafíos," Apartado "2.1. Estructura, control y gestión de riesgos" (pág. 22). Cap. "1, Modelo de Gobierno Sostenible" Apartado "1.2.1. Sistema de Cumplimiento Normativo" (pág. 22). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" (pág. 84) y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático" (pág. 97). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación" (pág. 162). Cap 6, Infografía "Garantía de Salud y Seguridad en Aena" (pág 263)	**GRI 2-12 GRI 2-23 GRI 3-3**	

Información sobre los impactos que se hayan detectado y desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo.	Se pueden consultar las siguientes secciones para más información: Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "2. El sector de la aviación,"(pág. 15). Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos," Apartado "2.2. Riesgos en 2023" (pág. 26). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" (pág. 84) y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático" (pág. 97). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación" (pág. 162).	**GRI 3-1 GRI 3-2 GRI 3-3 GRI 201-2**	

Información sobre cuestiones medioambientales		**Localización (página, sección)**	**Marco utilizado**	**Omisiones**
Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente.		Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" (pág. 84) y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático" (pág. 97).	**GRI 3-3 GRI 201-2**	
Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa sobre la salud y la seguridad.		Cap. "6, Servicios seguros y de calidad" Infografía "Garantía de salud y seguridad en Aena" (pág. 263).	**GRI 3-3**	
Procedimientos de evaluación o certificación ambiental.		Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.1.2. Certificaciones ambientales" (pág. 82).	**GRI 3-3**	
Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales.		Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales," Tabla "Algunos indicadores relacionados con la gestión medioambiental y los recursos dedicados a la mejora de la gestión medioambiental y la prevención de riesgos ambientales" (pág. 84).	**GRI 3-3**	
Principio de precaución.		Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible" (pág. 78) y "2.5.2. Espacios protegidos" (pág. 132).	**GRI 3-3**	
Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales.		Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales," Tabla "Algunos indicadores relacionados con la gestión medioambiental y los recursos dedicados a la mejora de la gestión medioambiental y la prevención de riesgos ambientales" (pág. 84).	**GRI 3-3**	
Contaminación	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono que afectan gravemente el medio ambiente.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartados "2.2.1. Plan de Acción Climática" (pág. 90), "2.2.4. Métricas. Huella de carbono" (pág. 100), "2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables" (pág. 104) y "2.2.6. Energías renovables" (pág. 108).	**GRI 3-3 GRI 305-5**	
	Cualquier forma de contaminación atmosférica específica de una actividad, incluido el ruido y la contaminación lumínica.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.3. Contaminación" (pág. 114) y Sección "Indicadores sobre contaminación atmosférica (pág. 116), Apartado "2.3.2. Contaminación lumínica" (pág. 117), Apartado "2.3.3. Ruido" (pág. 117), Sección "Medición, reducción y control." (pág. 119).	**GRI 3-3 GRI 305-7 GRI AO7**	

Economía circular y prevención y gestión de residuos	Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, recuperación y eliminación de desechos.	Cap. “2, Compromiso con el entorno” Apartados “2.6. Gestión de residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias” (pág. 135), "2.6.1. Modelo de gestión de residuos y economía circular" (pág. 135), "2.6.3. Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos" (pág. 139), “2.6.5. Indicadores de residuos” (pág. 140), Tablas “Residuos generados, Residuos no destinados a eliminación y Residuos destinados a eliminación” (pág. 141).	**GRI 3-3 GRI 306-2 GRI 306-3 GRI 306-4 GRI 306-5**	
	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos.	-		No procede. No material.
Uso sostenible de los recursos	Consumo de agua y suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales.	Cap. “2, Compromiso con el entorno” Apartado “2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua,” Sección “Indicadores sobre consumo de agua,” Tablas “Extracción/Consumo de Agua” y “Regiones con estrés hídrico” (pág. 128).	**GRI 303-2 GRI 303-3 GRI 303-5**	
	Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso.	-	-	No procede. No material. Como empresa prestadora de servicios aeroportuarios, el consumo de materias primas no es relevante en la cadena de valor de Aena.

Cambio climático	Consumo, directo e indirecto, de energía.	Cap. “2, Compromiso con el entorno” Apartado “2.2.6. Energías renovables,” Tabla “Instalaciones de energías renovables en Aena” (pág. 108), Infografía “Intensidad energética” (pág. 111) y Sección “Esquema de consumo energético dentro de la organización” (pág. 112).	**GRI 302-1** **GRI 302-3**	
	Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética.	Cap. “2, Compromiso con el entorno” Apartado “2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovable,” Infografía “Eficiencia energética en 2023“ (pág. 106), Apartado “2.2.6. Energías renovables,” Sección “Esquema de consumo energético dentro de la organización” (pág. 112).	**GRI 3-3** **GRI 302-4**	
	Uso de energías renovables.	Cap. “2, Compromiso con el entorno” Apartado “2.2.6. Energías renovables” (pág. 108).	**GRI 3-3**	
	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como resultado de las actividades de la empresa y del uso de los bienes y servicios que produce.	Cap. “2, Compromiso con el entorno” Apartado “2.2.1.Plan de Acción Climática” (pág. 90), Tabla “Evolución y progreso de los objetivos marcados de descarbonización” (pág. 95). Cap. “2, Compromiso con el entorno” Apartado “2.2.4. Métricas. Huella de carbono” (pág. 100), Sección “Emisiones de Alcance 3” (pág. 104) Cap. “2, Compromiso con el entorno” Apartado “2.2.6. Energías renovables,” Sección “Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética” (pág. 109).	**GRI 3-3** **GRI 305-1** **GRI 305-2** **GRI 305-3** **GRI 305-4** **GRI 305-5**	
	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático.	Cap. “2, Compromiso con el entorno” Apartados “2.2.1. Plan de Acción Climática” (pág. 90) y “2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático” (pág. 97).	**GRI 3-3** **GRI 201-2**	
	Metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los medios implementados para tal fin.	Cap. “2, Compromiso con el entorno Apartado “2.2.1.Plan de Acción Climática” (pág. 90), Sección “Objetivos específicos de descarbonización” (pág. 92) y Tabla “Evolución y progreso de los objetivos marcados de descarbonización” (pág. 95). Cap. “2, Compromiso con el entorno” Apartado “2.2.4. Métricas. Huella de carbono” (pág. 100). Cap. “2. Compromiso con el entorno”, Apartado “2.2.6. Energías renovables,” Sección “Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética” (pág. 109).	**GRI 3-3** **GRI 305-5**	
	Taxonomía de finanzas sostenibles – Reglamento UE 2020/852 del Parlamento Europeo – Actos Delegados de Taxonomía de la UE	Cap. “1, Modelo de Gobierno sostenible” Apartado “1.5. Financiación sostenible. Taxonomía” (pág. 57).	Criterio Compañía	
Protección de la biodiversidad	Medidas para preservar o restaurar la biodiversidad.	Cap. “2, Compromiso con el entorno” Apartados “2.5. Protección de la biodiversidad” (pág. 131), “2.5.1. Modelo de gestión y protección de la biodiversidad” (pág. 131), “2.5.2. Espacios protegidos” (pág. 132) y “2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control” (pág. 133).	**GRI 3-3** **GRI 304-1** **GRI 304-3**	
	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas.	Cap. “2, Compromiso con el entorno” Apartado “2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control” (pág. 133).	**GRI 304-2**	

Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal		Localización (página, sección)	Marco utilizado	Omisiones
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. 196).	GRI 2-7	
	Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.1.1. Principales datos de plantilla,” Tabla “Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo por sexo y país (a 31 de diciembre)” (pág. 195).	GRI 2-7	
	Promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.1.1. Principales datos de plantilla,” Tabla “Promedio anual de contratos según su tipología por sexo, edad, y clasificación profesional (consolidado)” (pág. 197).	GRI 2-7	
	Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.1.1. Principales datos de plantilla,” Sección “Despidos” (pág. 200).	GRI 401-1	
	Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.1.2. Modelo retributivo,” Tabla “Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor” (pág. 207).	GRI 405-2	
	Brecha salarial.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.1.2. Modelo retributivo,” Tabla “Brecha salarial” (pág. 208).	GRI 405-2	
	La remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.1.2. Modelo retributivo” (pág. 204), Tabla “Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor” (pág. 207).	GRI 3-3 GRI 405-2	
	La remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo.	Cap. “1, Modelo de Gobierno Sostenible” Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno,” Sección “Retribuciones del Consejo y de la Alta Dirección” (pág. 18) y Tabla “Retribuciones percibidas por Consejeros y directivos” (pág. 19). Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.1.2. Modelo retributivo,” Tabla “Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor” (pág. 207). Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.1.2. Modelo retributivo,” Sección “Ratio de compensación total anual” (pág. 208).	GRI 2-19 GRI 2-20 GRI 2-21 GRI 405-2	
	Implantación de políticas de desconexión laboral.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.1.3. Organización del tiempo de trabajo y desconexión” (pág. 209). Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras,” Sección “Medidas específicas de conciliación y bienestar” (pág. 255).	GRI 3-3	
	Empleados con discapacidad.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad,” Tabla “Empleados con discapacidad” (pág. 219).	GRI 405-1	

Organización del trabajo.	Organización del tiempo de trabajo	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.1.3. Organización del tiempo de trabajo y desconexión,” Sección “Jornada laboral” (pág. 209). Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras,” Sección “Medidas específicas de conciliación y bienestar” (pág. 255).	**GRI 3-3**	
	Número de horas de absentismo.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Tabla “Absentismo (personal propio)” (pág. 252).	**GRI 403-9**	
	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras,” Sección “Medidas específicas de conciliación y bienestar” (pág. 255).	**GRI 3-3** **GRI 401-2** **GRI 401-3**	
Salud y seguridad.	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.5. Salud y seguridad en el empleo” (pág. 240). Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena” (pág. 241) y Secciones “Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de accidentes” (pág. 244), “Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral” (pág. 245), “Notificación, registro e investigación de la accidentalidad” (pág. 246) y “Formación en materia de salud y seguridad laboral” (pág. 253). Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras” (pág. 254) y “5.5.3. Compromiso con las empresas (externas/concurrentes)” (pág. 260).	**GRI 3-3** **GRI 403-1** **GRI 403-2** **GRI 403-3** **GRI 403-4** **GRI 403-5** **GRI 403-6** **GRI 403-7** **GRI 403-8**	
	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad,	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Tablas “Accidentalidad (personal propio)” (págs. 248 y 249).	**GRI 403-9**	
	Enfermedades profesionales; desagregado por sexo.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Tabla “Nº enfermedades profesionales por región declaradas por la mutua (personal propio)” (pág. 251).	**GRI 403-10**	

Relaciones laborales	Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos.	Cap. “3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos” Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos” (pág. 160), Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación” (pág. 162). Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.4. Relaciones laborales” (pág. 235). Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Sección “Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral” (pág. 245).	**GRI 3-3**	
	Mecanismos y procedimientos con los que cuenta la empresa para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la compañía, en términos de información, consulta y participación	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.4. Relaciones laborales” (pág. 235). Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.5. Salud y seguridad en el empleo,” Sección “Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral” (pág. 245).	**GRI 3-3**	
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.4. Relaciones laborales” (pág. 235).	**GRI 2-30**	
	El balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.5. Salud y seguridad en el empleo,” Sección “Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral” (pág. 245).	**GRI 403-4**	
Formación	Las políticas implementadas en el campo de la formación.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.3.3. Formación” (pág. 227) y Sección “Actuaciones relevantes en 2023 en materia de formación” (pág. 228).	**GRI 3-3** **GRI 404-2**	
	La cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.3.3. Formación,” Tablas “Principales datos de formación” (pág. 231) y “Horas de formación por sexo, categoría profesional y región” (pág. 232)	**GRI 404-1**	
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad		Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartados “5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad” (pág. 219) y “5.2.3. Accesibilidad en los servicios” (pág. 220).	**GRI 3-3**	

Igualdad	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado "5.2.1. Diversidad de género” (pág. 213).	**GRI 3-3**	
	Planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres).	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado "5.2.1. Diversidad de género” (pág. 213).	**GRI 3-3**	
	Medidas adoptadas para promover el empleo.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartados “Introducción” (pág. 191) y “5.2.6. Diversidad generacional, gestión de la edad y fomento de la integración laboral de los jóvenes” (pág. 221).	**GRI 3-3**	
	Protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo, la integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.2. Diversidad e inclusión” (pág. 211). Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.2.1. Diversidad de género,” Sección “Casos de discriminación y acciones correctivas” (pág. 215). Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartados “5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad” (pág. 219) y “5.2.3. Accesibilidad en los servicios” (pág. 220).	**GRI 3-3**	
	La política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad.	Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.2. Diversidad e inclusión” (pág. 211).	**GRI 3-3**	

Información sobre el respeto de los derechos humanos	**Localización (página, sección)**	**Marco utilizado**	**Omisiones**
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos.	Cap. “3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos” Apartado “3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos” (pág. 157). Cap. “3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos” Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos” (pág. 168).	**GRI 2-23** **GRI 2-26** **GRI 3-3**	
Prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos.	Cap. “1, Modelo de Gobierno sostenible” Apartado “1.2. Cultura y ética corporativa” (pág. 20). Cap. “3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos” Apartados “3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos” (pág. 157) y “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos” (pág. 160).	**GRI 2-23** **GRI 3-3**	
Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos.	Cap. “1, Modelo de Gobierno sostenible” Apartado “1.2.10. Canal de denuncias” (pág. 37). Cap. “3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos” Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos” (pág. 168). Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.2.1. Diversidad de género,” Sección “Casos de discriminación y acciones correctivas” (pág. 215).	**GRI 3-3** **GRI 406-1**	
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva.	Cap. “3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos” Apartados “3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos” (pág. 157) y “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación” (pág. 162).	**GRI 2-23** **GRI 407-1**	

La eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.	Cap. “1, Modelo de Gobierno sostenible” Apartado “1.2.10. Canal de denuncias” (pág. 37). Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.2. Diversidad e inclusión” (pág. 211). Cap. “5, Cuestiones sociales y relativas al personal” Apartado “5.2.1. Diversidad de género,” Sección “Casos de discriminación y acciones correctivas” (pág. 215).	**GRI 3-3** **GRI 406-1**	
La eliminación del trabajo forzoso u obligatorio.	Cap. “3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos” Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación” (pág. 162).	**GRI 409-1**	
La abolición efectiva del trabajo infantil.	Cap. “3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos” Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación” (pág. 162).	**GRI 408-1**	
Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno	**Localización (página, sección)**	**Marco utilizado**	**Omisiones**
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno.	Cap. “1, Modelo de Gobierno sostenible” Apartados “1.2. Cultura y ética corporativa” (pág. 20), “1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo” (pág. 22), “1.2.2. Política de Cumplimiento Normativo” (pág. 27), “1.2.3 Código de Conducta” (pág. 28), “1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno” (pág. 29), “1.2.5. Procedimiento de Operaciones vinculadas” (pág. 33), “1.2.6. Conflictos de interés” (pág. 33). Cap. 1, Apartado “1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno,” Tabla “Naturaleza de los casos de corrupción confirmados” (pág. 31).	**GRI 2-15** **GRI 2-23** **GRI 2-26** **GRI 3-3** **GRI 205-1** **GRI 205-2** **GRI 205-3**	
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales.	Cap. “1, Modelo de Gobierno sostenible” Apartados “1.2. Cultura y ética corporativa” (pág. 20) y “1.2.7. Medidas específicas contra el blanqueo de capitales” (pág. 34).	**GRI 3-3**	
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.	Cap. “3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos” Apartado “3.1.1. Acción social: Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro” (pág. 146).	**GRI 203-1** **GRI 413-1**	

Información sobre la sociedad		Localización (página, sección)	Marco utilizado	Omisiones
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, Compromiso con el entorno" Apartados "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales" (pág. 84), "2.5.2. Espacios protegidos" (pág. 132) y "2.3. Contaminación" (pág. 114). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.3.3. Ruido," Sección "Planes de Aislamiento Acústico" (pág. 121). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartados "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad" (pág. 143), "3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno" (pág. 152), "3.2.1. Creación de valor social" (pág. 152) y "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio," Sección "Operaciones con impactos negativos significativos" (pág. 155). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5. Salud y seguridad en el empleo" (pág. 240). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena," Sección "Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral" (pág. 245). Cap. "Sobre este informe," Apartados "Relación y diálogo con los grupos de interés" (pág. 314) y "Comunicación y transparencia" (pág. 320).	**GRI 3-3 GRI 201-1 GRI 203-1 GRI 203-2 GRI 413-1 GRI 413-2**	
	Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos.	Cap. "1, Modelo de Gobierno sostenible" Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Secciones "Junta General de Accionistas" (pág. 6) y "Comunicación con accionistas" (pág. 8). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.1.4. Consultas ambientales" (pág. 85). Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.3.3. Ruido," Sección "Comunicación" (pág. 122). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad" (pág. 143). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio," Sección "Operaciones con impactos negativos significativos" (pág. 155). Cap. "4, Gestión responsable de la cadena de suministros" Apartado "4.2.1. Aspectos generales," Sección "Transparencia y diálogo" (pág. 177). Cap. "5, Cuestiones sociales y relativas al personal" Apartado "5.4.2. Comunicación con los empleados" (pág. 237). Cap. "6, Servicios seguros y de calidad" Apartados "6.7.2. Derechos y obligaciones de los clientes" (pág. 297) y "6.7.3. Mecanismos de reclamación" (pág. 297). Cap. "Sobre este informe," Apartado "Relación y diálogo con los grupos de interés" (pág. 314).	**GRI 2-29 GRI 413-1 GRI 413-2**	
	Las acciones de asociación o patrocinio.	Cap. "2, Compromiso con el entorno" Apartado "2.1.6. Participación en asociaciones relacionadas con el medioambiente" (pág. 89). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartados "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad" (pág. 143) y "3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno" (pág. 152). Cap. "3, Compromiso con la sociedad y los derechos humanos" Apartado "3.2.1. Creación de valor social," Tabla "Generación de recursos en la comunidad (Cash flow social)" (pág. 152).	**GRI 2-28 GRI 201-1 GRI 413-1**	
Subcontratación y proveedores.	La inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales.	Cap. "4, Gestión responsable de la cadena de suministros" Apartado "4.2. Gestión sostenible de la cadena de valor" (pág. 176). Cap. "4, Gestión responsable de la cadena de suministros" Apartado "4.3.1. Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación" (pág. 183).	**GRI 3-3 GRI 308-1 GRI 414-1**	
	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental.	Cap. "4, Gestión responsable de la cadena de suministros" Apartado "4.3. El proceso de adquisición y compras" (pág. 182). Cap. "4, Gestión responsable de la cadena de suministros" Apartado "4.3.2. Procesos de ejecución del contrato" (pág. 185), Sección "Impactos negativos en la cadena de suministro" (pág. 189).	**GRI 3-3 GRI 308-2 GRI 414-2**	
	Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas.	Cap. "6, Servicios seguros y de calidad" Apartado "6.1.4. Auditorías, verificaciones y simulacros generales aeronáuticos de Seguridad Operacional" (pág. 266).	**GRI 3-3**	
Consumidores.	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores.	Cap. "6, Servicios seguros y de calidad" Apartados "6.1. Seguridad Operacional" (pág. 264), "6.1.4. Auditorías, verificaciones y simulacros generales aeronáuticos de Seguridad Operacional," (pág. 266), "6.2. Seguridad aeroportuaria" (pág. 273), "6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información" (pág. 280) y "6.4 Seguridad sanitaria" (pág. 284). Cap. "6, Servicios seguros y de calidad" Apartado "6.2.3. Niveles excelentes de Seguridad Aeroportuaria," Sección "Auditorías, verificaciones y simulacros de Seguridad Aeroportuaria" (pág. 277).	**GRI 3-3 GRI 416-1**	
	Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	Cap. "6, Servicios seguros y de calidad" Apartado "6.7.3. Mecanismos de reclamación" (pág. 297).	**GRI 3-3 GRI 416-2**	

Información fiscal.	Los beneficios obtenidos país por país.	Cap. “1, Modelo de Gobierno sostenible” Apartado “1.3.1. Contribución fiscal,” Tabla “Indicadores en materia fiscal” (pág. 47).	**GRI 207-4**	
	Los impuestos sobre beneficios pagados.	Cap. “1, Modelo de Gobierno sostenible” Apartado “1.3.1. Contribución fiscal,” Tabla “Indicadores en materia fiscal” (pág. 47).	**GRI 207-4**	
	Las subvenciones públicas recibidas.	Cap. “1, Modelo de Gobierno sostenible” Apartados “1.1.1. Detalles organizacionales y estructura de la propiedad” (pág. 3) y “1.3.1. Contribución fiscal,” Tabla “Indicadores en materia fiscal” (pág. 47).	**GRI 201-4**	Esta información se encuentra disponible en las Cuentas Anuales (ver Apartado 24)

Índice de Contenidos GRI

Aena ha elaborado el informe conforme a los Estándares GRI para el periodo comprendido entre 1 de enero de 2023 y 31 de diciembre de 2023.

Contenidos GRI	Descripción	Pacto Mundial	ODS	Localización/Contenido	Página	Comentarios/Omisiones
GRI 1: Fundamentos 2021 GRI 2: Contenidos Generales 2021						
1. La organización y sus prácticas de presentación de informes						
2-1	Detalles organizacionales			Nombre legal: Aena, SME S.A. Sede central: C/ Peonías, 12. 28042 Madrid, España. Cap. “Introducción”, Apartado "Modelo de negocio" Cap. 1, Apartados “1.1.1. Detalles organizacionales y estructura de la propiedad” y "1.2. Cultura y ética corporativa"	11, 3, 20	
2-2	Entidades incluidas en la presentación de informes de sostenibilidad			Cap. “Sobre este informe”	305	
2-3	Periodo objeto del informe, frecuencia y punto de contacto			Ejercicio 2023 (del 1 de enero al 31 de diciembre), al igual que las CCAACC. Frecuencia de reporte anual. Fecha de publicación: febrero de 2024 Punto de contacto: rc@aena.es	-	
2-4	Actualización de la información					No se han producido reexppresiones de la información.
2-5	Verificación externa			Cap. “Introducción”, Apartado "Nivel de revisión por los auditores externos" Cap. "Sobre este informe"	6, 305	La Comisión de Auditoría tiene entre sus funciones la de elevar al Consejo de Administración para su sometimiento a la Junta General de Accionistas las propuestas de selección, nombramiento, reelección y sustitución de auditores de cuentas, asegurar y preservar la independencia del auditor externo en el ejercicio de sus funciones, supervisar su labor, etc. Asimismo, se mantiene una relación con los auditores y verificadores externos estrictamente enfocada a la efectiva realización de sus servicios en un marco idóneo de independencia. La verificación externa del presente informe queda reflejada en el “Informe de verificación independiente del Estado de Información no financiera consolidado de Aena S.M.E, S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2023”.

2. Actividades y trabajadores						
2-6	Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	7	8	Cap. “Introducción”, Apartado "Modelo de negocio" Cap. “2023: Reactivación y nuevos desafíos”, Secciones “Aena y su cadena de valor”, “Actividades que desarrolla la Compañía y su cadena de valor” y “Contexto y estrategia” Cap. 3, Apartado "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio" Sección “Operaciones con impactos negativos significativos.” Cap. 4, Apartados "4.1.1. Descripción de la cadena de suministro" y "4.3.2. Procesos de ejecución del contrato" Sección "Impactos negativos en la cadena de suministro"	11, 13, 14, 15, 155, 172, 189	
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 empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional (a 31 de diciembre)”, “Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo por sexo y país (a 31 de diciembre)” y “Promedio anual de contratos según su tipología por sexo, edad, y clasificación profesional (consolidado)”	195, 196, 197	En España, los datos relativos a los empleados se han recogido a través SAP. En Reino Unido, esta información se obtiene mediante fichas de personal, datos de plantilla en ADP e informes de *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"	172	En España, los datos relativos a los trabajadores que no son empleados se han obtenido mediante el uso de un programa específico de proveedores. En Reino Unido y en Brasil se ha obtenido mediante el uso de herramientas estándar.
3. Gobernanza						
2-9	Estructura de gobernanza y composición		16	Cap. 1, Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno”, y secciones "El Consejo de Administración", “Comisiones de apoyo al Consejo de Administración” y “Comité de Dirección Ejecutivo”, y Tabla ”Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 de diciembre de 2023)” Cap. 1, Apartado "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad" Cap. 2, Apartado "2.1. Modelo de Gestión ambiental sostenible" Sección "Gobernanza Medioambiental" y Apartado "2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática"	5, 9, 11, 16, 17, 50, 78, 96	
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 2023 (JGA 2023)" y Sección “Selección, nombramiento, reelección y plan de sucesión de Aena”	7, 12	
2-11	Presidente del máximo órgano de gobierno			Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de Gobierno" Secciones "Composición, liderazgo e independencia" y "Comité de Dirección Ejecutivo" Cap. 1, Apartado "1.2.6. Conflictos de interés"	10, 17, 33	

2-12	Función del máximo órgano de gobierno en la supervisión de la gestión de los impactos		8	Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartados "2.1. Estructura, control y gestión de riesgos" y "2.2. Riesgos en el 2023" e Infografía "Principales tendencias y riesgos a corto, medio y largo plazo (incluidos riesgos emergentes) que pueden derivarse del contexto en el que opera Aena" Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Infografía "Asuntos ESG presentes en la agenda del Consejo durante 2023" y Secciones "Comisiones de apoyo al Consejo de Administración" y "Comité de Dirección Ejecutivo." Cap. 1, Apartado "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad." Cap. 2, Apartado "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible," Sección "Gobernanza medioambiental." Cap. 2, Apartado "2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática."	22, 26, 16, 15, 16, 17, 50, 78, 96	
2-13	Delegación de la responsabilidad de gestión de los impactos			Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Comité de Dirección Ejecutivo." Cap. 1, Apartado "1.2.1. Sistema de Cumplimiento Normativo" Sección "Partes responsables de la supervisión y el seguimiento del Sistema" Cap. 1, Apartado "1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad". Cap. 2, Apartado "2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible," Sección "Gobernanza medioambiental." Cap. 2, Apartado "2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática."	17, 22, 50, 78, 96	
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 2023 (JGA 2023)." Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Comisiones de apoyo al Consejo." Cap. Sobre este Informe, Sección "Doble Materialidad."	7, 16, 305, 308	
2-15	Conflictos de interés	10	16	Apartado "1.2.5. Procedimiento de Operaciones Vinculadas" Apartado "1.2.6. Conflictos de interés"	33, 33	
2-16	Comunicación de inquietudes críticas	1, 2, 10	16	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Infografía "Junta General de Accionistas 2023." Sección "Reuniones del Consejo de Administración" Cap. 1, Apartado "1.2.10. Canal de denuncias."	7, 15, 37	
2-17	Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno			Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de Gobierno", Sección "Formación al Consejo de Administración."	14	
2-18	Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno			Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de Gobierno", Sección "Evaluación del Consejo de Administración."	14	
2-19	Políticas de remuneración	1, 6	5	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Organos de gobierno", Sección "Retribuciones del Consejo de Administración y de la Alta Dirección." Cap. 1, Apartado "1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad." Cap. 2, Apartado "2.2.2. Supervisión y seguimiento del Plan de Acción Climática".	18, 52, 96	
2-20	Proceso para determinar la remuneración	1, 6	5, 15	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Infografía "Junta General de Accionistas 2023 (JGA 2023)." Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Retribuciones del Consejo y de la Alta Dirección." Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo"	7, 18, 204	

2-21	Ratio de compensación total anual			Cap. 5, Apartado “5.1.2. Modelo retributivo,” Sección “Ratio de compensación total anual”.	204 ,208	
4. Estrategia, políticas y prácticas						
2-22	Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible			Cap “Introducción”, Apartado “Carta del Presidente” Cap. “2023: Reactivación y nuevos desafíos,” Apartado “1.2. Estado de avance del Plan Estratégico 2022-2026” Cap. 1, Apartados “1.4. Sostenibilidad: pilar de la gestión de Aena“ y “1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad.” Cap. 2 “Compromiso con el entorno.” Cap. 3 “Compromiso con la sociedad y los derechos humanos.” Cap. 4 “Gestión responsable de la cadena de valor.” Cap. 5 “Cuestiones sociales y relativas al personal.” Cap. 6 “Servicios seguros y de calidad.” Cap. 7 “Innovación.”	5, 19, 48, 50, 77, 142, 169, 190, 262, 300	
2-23	Compromisos y políticas	1 a 10		Cap. 1, Apartado “1.2. Cultura y ética corporativa,” Tabla “Documentos internos que componen el Marco de actuación de Aena.” Cap. 1, Apartados “1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo”, "1.2.2 Política de Cumplimiento Normativo", "1.2.3. Código de Conducta", "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno" y “1.2.7. Medidas específicas contra el blanqueo de capitales” Cap. 2, Apartado “2.1.1. Modelo de gestión del capital natural.” Cap. 3, Apartados “3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad”, “3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos.” y "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos" Cap. 5, Apartado “Introducción.” Cap. 6, Apartados “6.1.1. Marco de gestión” y “6.6.1 Principal normativa aplicable y medidas desarrolladas para mejorar la calidad de los servicios.” Cap. “Enlaces de interés.”	21, 22, 27, 28, 29, 34, 80, 143, 157, 160, 191, 264, 287, 364	
2-24	Incorporación de los compromisos y políticas	1 a 10		Cap. “2023: Reactivación y nuevos desafíos”, Apartado “2.1. Estructura, control y gestión de riesgos” y Sección “La Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena” Cap. 1, Apartado “1.2. Cultura y ética corporativa,” Tabla “Documentos internos que componen el Marco de actuación de Aena.” Cap. 3, Apartado “3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos.”	22, 24, 21, 157	
2-25	Procesos para remediar los impactos negativos	1, 7, 10	16	Cap. 2, Apartado “2.1.4. Consultas ambientales.” Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos.” Cap. 6, Apartados “6.1.5. Otros mecanismos para mantener niveles excelentes de Seguridad Operacional” y “6.7.3. Mecanismos de reclamación.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Relación y diálogo con grupos de interés.”	85, 160, 269, 297, 314	

2-26	Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes	1, 2, 10	16	Cap. 1, Apartados “1.2.2. Política de Cumplimiento Normativo", "1.2.3. Código de Conducta", “1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno,” “1.2.7. Medidas específicas contra el blanqueo de capitales” y “1.2.10. Canal de denuncias.” Cap. 1, Apartado “1.3. Transparencia fiscal,” Sección “Control y gestión de riesgos.” Cap. 2, Apartado "2.1.4. Consultas ambientales" Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos.” Cap. 4, Apartado “4.3.2. Procesos de ejecución del contrato,” Sección “Impactos negativos en la cadena de suministro.” Cap. 5, Apartado “5.2.1. Diversidad de género,” Sección “Casos de discriminación y acciones correctivas.” Cap. 6, Apartado “6.7.3. Mecanismos de reclamación.”	27, 28, 29, 34, 37, 45, 85, 168, 189, 215, 297	
2-27	Cumplimiento de la legislación y las normativas	1 a 10		-	-	En 2023, Aena no ha recibido multas o sanciones por incumplimiento de la legislación y normativas aplicables que puedan considerarse significativas de acuerdo con el criterio interno de significatividad.
2-28	Afiliación a asociaciones		17	Cap. 1, Apartado "1.2.8. Registro Europeo de transparencia y lobby" Cap. 2, Apartado “2.1.6. Adhesiones, alianzas y reconocimientos relacionados con el medio ambiente .” Cap. 3, Apartados “3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad” y “3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno.”	35, 89, 143, 152	En la web de Aena puede encontrarse un listado más detallado de las asociaciones y las organizaciones. Véase: www.aena.es/es/corporativa/transparencia/convenios-y-acuerdos-de-colaboracion.html
5. Participación de los grupos de interés						
2-29	Enfoque para la participación de los grupos de interés			Cap. 1, Apartado “1.1.2. Órganos de gobierno,” Secciones “Junta General de Accionistas” y “Comunicación con accionistas.” Cap. 2, Apartado “2.1.4. Consultas ambientales.” Cap. 2, Apartado “2.3.3. Ruido,” Sección “Comunicación.” Cap. 3, Apartados “3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad” y “3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio.” Cap. 4, Apartado “4.2.1. Aspectos generales,” Sección “Transparencia y diálogo.” Cap. 5, Apartado “5.4.2. Comunicación con los empleados.” Cap. 6, Apartados “6.7.2. Derechos y obligaciones de los clientes” y “6.7.3. Mecanismos de reclamación.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Relación y diálogo con grupos de interés” y Sección “Comunicación de Aena con sus grupos de interés.”	6, 8, 85, 122, 143, 154, 177, 237, 297, 297, 314, 316	
2-30	Convenios de negociación colectiva	1, 3, 4, 6	8	Cap. 5, Apartado “5.4. Relaciones laborales.”	235	
GRI 3: Temas Materiales 2021						

3-1	Proceso de determinación de los temas materiales			Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "2.2. Riesgos en 2023." e Infografía "Principales riesgos emergentes a corto, medio y largo plazo que pueden derivarse del contexto en el que opera Aena" Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	16, 26, 308	
3-2	Lista de temas materiales			Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "2.2. Riesgos en 2023." e Infografía "Principales riesgos emergentes a corto, medio y largo plazo que pueden derivarse del contexto en el que opera Aena" Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	16, 26, 308	
Tema Material: Conducta empresarial (Cultura corporativa, Corrupción y soborno)						
3-3	Gestión de los temas materiales	10	16	Cap. 1 "Modelo de Gobierno Sostenible" Cap. 1, Apartados "1.1.2. 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.", "1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad" y "1.5. Financiación sostenible. Taxonomía" Cap 3. Apartados "3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad", "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos, sección "Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación", Cap. 4 "Gestión responsable de la cadena de suministros" Cap. 4, Apartados "4.1 Criterios aplicables a la contratación en Aena", "4.1.2. Principales hitos en contratación en 2023" Sección "Formación", "4.2. Gestión sostenible de la cadena de valor", "4.3. El proceso de adquisición y compras" y "4.3.2. Procesos de ejecución del contrato". Cap 6, Apartados "6.6 Gestión de la calidad", "6.7.3. Mecanismos de reclamación" Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	2, 5, 20, 22, 29, 34, 50, 52, 57, 143, 160, 162, 169, 172, 174, 176, 182, 185, 286, 297, 308	
201-4	Asistencia financiera recibida del gobierno	10	16	Cap. 1, Apartados "1.1.1. Detalles organizacionales y estructura de la propiedad" y "1.3.1. Contribución fiscal"	3, 47	Consultar las Cuentas Anuales (ver Apartado 24)
204-1	Proporción de gasto en proveedores locales		16	Cap. 4, Apartado "4.1.1. Descripción de la cadena de suministro."	172	Información no disponible: hasta la fecha, en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido no se contabilizan los expedientes de obra y servicios, materiales y equipos, de acuerdo a dicha clasificación. Tampoco es posible facilitar la información sobre el número total de proveedores ni de nuevos. Si bien, se prevé facilitar esta información en futuros ejercicios.
205-1	Operaciones evaluadas en función de los riesgos relacionados con la corrupción	10	16	Cap. 1, Apartado "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno."	29	
205-2	Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	10	16	Cap. 1, Apartado "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno", Sección "Formación en materia de prevención del fraude, la corrupción y el soborno"	30	

205-3	Incidentes de corrupción confirmados y medidas tomadas	10	16	Cap. 1, Apartado “1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno,” Sección "Comunicaciones en materia de corrupción y soborno" y Tabla “Naturaleza de los casos de corrupción confirmados.” Cap. 1, Apartado "1.2.10. Canal de denuncias"	31, 31, 37	
206-1	Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal y las prácticas monopólicas y contra la libre competencia	10	16	Cap. 1, Apartado "1.2.9. "Competencia desleal"	36	Tal y como se reportó en el Informe de Sostenibilidad - EINF 2023, con fecha 20 de febrero de 2020 el Juzgado de lo Mercantil emplazó a Aena a contestar la demanda presentada por Ryanair DAC en la que interesa la declaración de nulidad de una penalización impuesta por Aena a Ryanair, que asciende a 9.000 €, cuantía inmaterial para la Organización, la declaración de nulidad de la cláusula contractual donde se establece la penalización y la devolución de la cantidad impuesta. La declaración de nulidad de la cláusula cuestionada se sustenta en que había sido impuesta mediante abuso de posición dominante. La celebración del juicio estaba previsto el 1 de marzo de 2023; no obstante, se aplazó y tuvo lugar el 8 de enero de 2024. Aena ha sostenido en todo momento, que el fundamento de la pretensión de la Demandante no es una cuestión de abuso de posición dominante, sino la oposición a que se le impusiera la correspondiente penalización y, por tanto, una cuestión contractual. Aena considera que, para conocer de esta cuestión, deben ser competentes los tribunales de la jurisdicción civil y así lo ha puesto de manifiesto en el momento procesal oportuno.
207-1	Enfoque fiscal		16	Cap. 1, Apartado “1.3 Transparencia Fiscal", Sección “Enfoque fiscal”	45	
207-2	Gobernanza fiscal, control y gestión de riesgos	10	16	Cap. 1, Apartado "1.3. Transparencia fiscal," Secciones “Gobernanza fiscal” y “Control y gestión de riesgos.”	45, 45	
207-3	Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal.		16	Cap. 1, Apartado “1.3 Transparencia Fiscal" Sección "Participación de grupos de interés y gestión de inquietudes en materia fiscal"	46	
207-4	Presentación de informes país por país		16	Cap. 1, Apartado “1.3.1. Contribución fiscal,” Tabla “Indicadores en materia fiscal”	47, 47	Ver nota (1) al final de la presente tabla GRI.
415-1	Contribución a partidos y/o representantes políticos	10	16	Cap. 1, Apartado “1.2.8. Registro Europeo de Transparencia y Lobby”.	35	
Tema Material: Cambio climático (Mitigación y adaptación al cambio climático, Energía)						

3-3	Gestión de los temas materiales	7, 8, 9	3, 7, 8, 12, 13, 14, 15	Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "2. Los riesgos y su gestión" Cap. 1, Apartado "1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad." Cap. 2 "Compromiso con el entorno" Cap. 2, Apartados "2.1.2. Certificaciones ambientales", "2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales", "2.2. Aena frente a la emergencia climática", "2.2.1. Plan de Acción Climática", "2.2.1. Plan de Acción Climática" Sección "Objetivos específicos de descarbonización", "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático.", "2.2.4. Métricas. Huella de carbono", "2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables", "2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables" Infografía "Eficiencia energética en 2023", "2.2.6. Energías renovables", "2.3. Contaminación". Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	22, 52, 77, 82 84, 90, 90, 92, 97, 100, 104, 106, 108, 114, 308	
201-2	Implicaciones financieras y otros riesgos y oportunidades derivados del cambio climático	7, 8, 9	13	Cap. 2, Apartados "2.2.1. Plan de Acción Climática" y "2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático"	90, 97	
302-1	Consumo energético dentro de la organización	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	Cap. 2, Apartado "2.2.6. Energías renovables" Tabla "Instalaciones de energías renovables en España" y Sección "Esquema de consumo energético dentro de la organización"	108, 112	
302-2	Consumo de energía fuera de la organización	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	-	-	**No procede**: La divulgación de información relacionada con este contenido no procede dado que Aena ofrece servicios que no conllevan un consumo energético externo.
302-3	Intensidad energética	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	Cap. 2, Apartado "2.2.6. Energías renovables", Infografía "Intensidad energética"	111	
302-4	Reducción del consumo energético	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	Cap. 2, Apartado "2.2.6. Energías renovables", Sección "Principales indicadores de consumo energético"	111	
302-5	Reducción de los requerimientos energéticos de productos y servicios	7, 8, 9	7, 8, 12, 13	-	-	**No procede**: La divulgación de información relacionada con este contenido no procede dado que Aena ofrece servicios que no conllevan un consumo energético por parte del usuario final.
305-1	Emisiones directas de GEI (alcance 1)	7, 8, 9	3,12,13,14, 15	Cap. 2, Apartado."2.2.4. Métricas. Huella de carbono", Tablas "Huella de carbono" y "Emisiones directas de GEI (Alcance 1)".	100, 101, 102	
305-2	Emisiones indirectas de GEI asociadas a la energía (alcance 2)	7, 8, 9	3,12,13,14, 15	Cap. 2, Apartado "2.2.4. Métricas. Huella de carbono", Tablas "Huella de carbono" y "Emisiones indirectas de GEI (Alcance 2)".	100, 101, 103	
305-3	Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	7, 8, 9	3,12,13,14, 15	Cap. 2, Apartado "2.2.4. Métricas. Huella de carbono", Tabla "Huella de carbono.", Sección "Emisiones de alcance 3"	100, 101, 104	
305-4	Intensidad de las emisiones de GEI	7, 8, 9	13, 14, 15	Cap. 2, Apartado."2.2.4. Métricas. Huella de carbono", Tabla "Intensidad de las emisiones de GEI kgCO2e/ATU (Alcances 1 y 2)"	100, 100	

305-5	Reducción de las emisiones de GEI	7, 8, 9	13, 14, 15	Cap. 2, Apartado “2.2.1.Plan de Acción Climática,” Tabla “Evolución y progreso de los objetivos marcados de descarbonización.” Cap. 2, Apartado ““2.2.4. Métricas. Huella de carbono.”. Tabla “Evolución de emisiones de GEI (toneladas equivalentes de CO2)”. Cap. 2, Apartado “2.2.6. Energías renovables,” Sección “Reducción de emisiones gracias a instalaciones de energías renovables y eficiencia energética.”	90, 95, 100, 100, 109	**Información no disponible: 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).
Tema Material: Contaminación (Contaminación del aire)						
3-3	Gestión de los temas materiales	7, 8, 9	13, 14, 15	Cap. 2. Apartado “2.3. Contaminación”. Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Doble Materialidad.”	114 , 308	
305-7	Óxidos de nitrógeno (NOX), óxidos de azufre (SOX) y otras emisiones significativas al aire	7, 8, 9	13, 14, 15	Cap. 2, Apartado "2.3.1. Contaminación atmosférica", Sección “Indicadores sobre contaminación atmosférica	116	
Tema Material: Agua y recursos marinos (Consumo de agua)						
3-3	Gestión de los temas materiales	7, 8, 9	6, 11, 12, 13, 14, 15	Cap. 1, Apartados “1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad” y “1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad.” Cap. 2, Apartados “2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible.” y "2.4. Uso sostenible de recursos: agua” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Doble Materialidad.”	50, 52, 78, 124, 308	
303-1	Interacción con el agua como recurso compartido	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, Apartado “2.4.1. Gestión hídrica"	124	
303-2	Gestión de los impactos relacionados con el vertido de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, Apartado “2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua,” Sección “Indicadores sobre consumo de agua.”	128	
303-3	Extracción de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, Apartado “2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua,” Sección “Indicadores sobre consumo de agua,” Tabla “Extracción/Consumo de Agua”.	128	
303-4	Vertido de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, Apartado “2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua,” Sección “Indicadores sobre consumo de agua,” Tablas “Vertidos de aguas residuales por tipo de agua - Miles de m3” y “Vertidos de aguas residuales por destino - Miles de m3.”	129, 130	**Información no disponible: e**n el caso el Aeropuertos de Londres-Luton en Reino Unido no se dispone a fecha de cierre de este informe de esta categorización pero se esta trabajando para disponer de la información en futuros reportes.
303-5	Consumo de agua	7, 8, 9	6, 14	Cap. 2, Apartado “2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua,” Sección “Indicadores sobre consumo de agua”, Tabla “Extracción/Consumo de Agua”	128	
Tema Material: Biodiversidad (Impactos sobre el estado de las especies)						

3-3	Gestión de los temas materiales			Cap. 1, Apartados “1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad” y “1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad.” Cap. 2, Apartado “2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible.” y “2.5.2. Espacios protegidos” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Doble Materialidad.”	50, 52, 78, 132, 308	
304-1	Sitios operacionales en propiedad, arrendados o gestionados ubicados dentro de o junto a áreas protegidas o zonas de gran valor para la biodiversidad fuera de áreas protegidas	7, 8, 9	15	Cap. 2, Apartados “2.5.1. Modelo de gestión y protección de la biodiversidad” y “2.5.2. Espacios protegidos”.	131, 132	Ver nota (2) al final de la presente tabla GRI.
304-2	Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad	7, 8, 9	15	Cap. 2, Apartado "2.5.1. Modelo de gestión y protección de la biodiversidad" Sección “Principales impactos de la actividad en el entorno”, y Apartados "2.5.2. Espacios protegidos" y “2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control”	131, 131, 132, 133	

304-3	Hábitats protegidos o restaurados	7, 8, 9	15	Cap. 2, Apartados “2.5.2. Espacios protegidos” y “2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control”.	132, 133	España es uno de los países con mayor diversidad biológica de la Unión Europea y los aeropuertos de la red española están distribuidos por toda su geografía. Como reflejo de ello, la diversidad y tipología de los ecosistemas que en ellos se encuentra es muy variada y depende, en cualquier caso, de las características de las zonas en las que se ubique cada aeropuerto. En consecuencia, en el interior de 24 de los 46 aeropuertos de la red se encuentra algún espacio natural protegido (ver nota (2) a continuación de la tabla GRI). A este respecto, cabe indicar que las actuaciones propias de los aeropuertos y las empresas que desarrollan sus trabajos en los mismos se desarrollan en estricto cumplimiento de la legislación vigente. Como resultado, cualquier posible actuación que pueda afectar a estas áreas debe obtener la correspondiente resolución o permiso ambiental, no pudiendo ser realizadas actuaciones que alteren dichos espacios sin la aplicación de las correspondientes medidas protectoras que estas resoluciones determinen Estas áreas se encuentra perfectamente delimitadas por los responsables de cada aeropuerto al objeto de lindar cualquier acción que se realice sobre ellas para asegurar que se mantienen sus valores naturales Tanto el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido como los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil no se encuentran en áreas protegidas. asimismo indicar que en las Resoluciones ambientales publicadas en la web de Aena pueden ser consultados las áreas de especial protección que se encuentran en el interior de los recintos aeroportuarios , asi como las medidas llevadas a cabo para protegerlas y corregir su posible afeccion. La aplicación de estas medidas establecidas en la resoluciones ambientales son supervisadas por el Ministerio tanto durante la fase de obra como de explotación de los proyectos, a través del Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) realizado por la compañía. A través de este PVA se controla la aplicación de cada una de las medidas correctoras previstas, proporcionando información acerca de la eficiencia y la correcta ejecución de las mismas.

304-4	Especies que aparecen en la Lista Roja de la IUCN y en listados nacionales de conservación cuyos hábitats se encuentren en áreas afectadas por las operaciones	7, 8, 9	15	Cap. 2, Apartados “2.5.2. Espacios protegidos” y “2.5.3. Estudios sobre la fauna del entorno y servicios de control”.	132, 133	Los aeropuertos y helipuertos de Aena se encuentran ubicados en prácticamente toda la geografía española, en la zona central de Reino Unido, y en 9 estados de Brasil. Los hábitats que se encuentren ubicados en dichas áreas podrían verse afectados por las operaciones de Aena. Si bien, a través de las evaluaciones de impacto ambiental y los estudios de gestión de riesgos de fauna, se han identificado a las diferentes especies que podrían verse impactadas y se han definido las principales medidas adoptadas para la protección de la biodiversidad. Respecto al valor especifico de la biodiversidad existente en los recintos aeroportuarios españoles, este se encuentra recogido en las Resoluciones ambientales publicadas en la pagina web de Aena, donde se especifica su nivel de protección. En el caso de los aeropuertos de Aena en Reino Unido y Brasil, estos no se encuentran ubicados en zonas naturales de especial protección ni tienen identificadas especies protegidas en su recinto Únicamente se encuentra detectada en el aeropuerto Presidente Castro Pinto la presencia de la especie *Calidris pusilla* con el siguiente nivel de protección: International level: NT; National level: EN
Tema material: Economía circular (Salida de recursos relacionados con productos y servicios, Residuos)						
3-3	Gestión de los temas materiales			Cap. 1, Apartados “1.4.2. Gobernanza de la Sostenibilidad” y “1.4.3. Características de la Estrategia de Sostenibilidad.” Cap. 2, Apartados “2.1. Modelo de gestión ambiental sostenible.” y “2.6. Gestión de residuos y economía circular en las instalaciones aeroportuarias” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Doble Materialidad.”	50, 52, 78, 135, 308	
306-1	Generación de residuos e impactos significativos en materia de residuos.	7, 8, 9	11, 12	Cap. 2, Apartado "2.6.1. Modelo de gestión de residuos y economía circular	135	
306-2	Gestión de impactos significativos en materia de residuos.	7, 8, 9	11, 12, 13, 15	Cap. 2, Apartados "2.6.1. Modelo de gestión de residuos y economía circular," "2.6.3. Iniciativas para la reducción, reutilización, reciclaje de residuos, y el correcto tratamiento de residuos peligrosos" y “2.6.4. Iniciativas con terceros en materia de reducción de residuos, reutilización y reciclaje”.	135, 139, 140	
306-3	Residuos generados	7, 8, 9	11, 12	Cap. 2, Apartado “2.6.5. Indicadores de residuos”, Tabla “Residuos generados, Residuos no destinados a eliminación y Residuos destinados a eliminación”.	141	
306-4	Residuos no destinados a eliminación.	7, 8, 9	11, 12	Cap. 2, Apartado “2.6.5. Indicadores de residuos”, Tabla “Residuos generados, Residuos no destinados a eliminación y Residuos destinados a eliminación”.	141	**Información no disponible:** actualmente no se dispone del desglose del tipo de valorización de los residuos llevado a cabo por terceros, aunque se 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”.	141	
Tema Material: Investigación, innovación, diseño y transformación digital (Investigación, innovación, diseño y transformación digital)						
3-3	Gestión de los temas materiales	9	4, 9, 12	Cap. 7 “Innovación”, sección “7.1. La gestión de la innovación en Aena” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Doble Materialidad.”	300, 301, 308	
404-2	Programas para desarrollar las competencias de los empleados y programas de ayuda a la transición	9	4, 9, 12	Cap. 5, apartados “5.3.2. Atracción, desarrollo y retención del talento”, “5.3.3. Formación”, sección “Actuaciones relevantes en 2023 en materia de formación”	223, 227, 228	
Tema Material: Colectivos afectados (Ruido, Derechos económicos, sociales y culturales de los colectivos)						
3-3	Gestión de los temas materiales	1, 2	5, 8, 9, 11, 16, 17	Cap. 2, Apartado “2.3.3. Ruido” Cap. 3 “Compromiso con la sociedad y los derechos humanos” Cap. 3, Apartado “3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Doble Materialidad.”	117, 142, 152, 308	
AO7	Exposición al ruido		11	Cap. 2, Apartado “2.3.3. Ruido,” Sección “Medición, reducción y control.”	119	**Información no disponible: e**n Brasil no se ha realizado ninguna actuación de aislamiento acústico hasta al fecha. Si bien se continúa trabajando en iniciativas para mejorar la medición y monitorización del ruido de las aeronaves, así como realizar un seguimiento de esta información a través de la creación de Comisiones Externas con distintos actores de las comunidades locales.
201-1	Valor económico directo generado y distribuido			Cap. 3, Apartado “3.2.1. Creación de valor social,” Tablas “Generación de recursos en la comunidad (Cash flow social)” e “Indicadores de impacto social.”	152, 152, 154	
203-2	Impactos económicos indirectos significativos		16	Cap. 2, Apartado “2.3.3. Ruido,” Sección “Planes de Aislamiento Acústico.” Cap. 3, Apartados “3.2.1 Creación de valor social” y “3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio.”	121, 152, 154	
413-1	Operaciones con programas de participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y desarrollo		8,17	Cap. 2, Apartados “2.1.3. Gestión de riesgos e impactos ambientales” y “2.5.2. Espacios protegidos.” Cap. 3, Apartados “3.1. Compromisos con el desarrollo sostenible y con la sociedad,” “3.1.1. Acción social: Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro” y “3.2. Impacto de la actividad en la sociedad y el entorno.” Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Sección “Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Relación y diálogo con grupos de interés” y Sección “Comunicación de Aena con sus grupos de interés.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Comunicación y transparencia.”	84, 132, 143, 146, 152, 245, 314, 316, 320	

413-2	Operaciones con impactos negativos significativos –reales o potenciales– en las comunidades locales	1, 2	11	Cap. 3, Apartado “3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio,” Sección “Operaciones con impactos negativos significativos.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Relación y diálogo con grupos de interés” y Sección “Comunicación de Aena con sus grupos de interés.	155, 314, 316	
Tema Material: Trabajadores de la cadena de valor (Condiciones de trabajo, Igualdad de trato y oportunidades para todos)						
3-3	Gestión de los temas materiales	1, 2, 3, 4, 5	8	Cap. 3 “Compromiso con la sociedad y los derechos humanos” Cap. 3. Apartado 3.3.1. Compromiso formal con los Derechos Humanos. Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Doble Materialidad.”	142, 157, 160 308	
308-1	Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con criterios ambientales		8	Cap. 4. Apartado 4.3.1 Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación	183	
308-2	Impactos ambientales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas		8	Cap. 4. Apartado 4.3.2 Procesos de ejecución del contrato, Sección “Impactos negativos en la cadena de suministro”.	189	
407-1	Operaciones y proveedores en los que el derecho a la libertad de asociación y la negociación colectiva podría estar en riesgo	3	8	Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación.” Cap. 4, Apartado “4.3.2. Procesos de ejecución del contrato,” Sección “Impactos negativos en la cadena de suministro.” Cap. 5, Apartado “5.4. Relaciones laborales”.	162, 189, 235	
408-1	Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil	2, 5	8	Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación.”	162	
409-1	Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo forzoso u obligatorio	2, 4	8	Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Identificación y evaluación de riesgos en Aena y sociedades dependientes, y medidas de prevención y mitigación.”	162	
410-1	Personal de seguridad capacitado en políticas o procedimientos de derechos humanos	2, 4	8			No procede: La formación del personal de seguridad no es objeto de Aena, si bien los pliegos de contratación para las empresas prestadoras de servicios en los aeropuertos incluyen una cláusula sobre "Diversidad y Cultura Aeroportuaria" que contiene apartados para garantizar un trato igualitario a los usuarios. Asimismo, se lleva a cabo la vigilancia de su cumplimiento de la normativa aplicable.
411-1	Casos de violaciones de los derechos de los pueblos indígenas	1, 2, 4	8	Cap. 3, Apartado “3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos,” Sección “Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos.”	168	A fecha de este informe no se tiene conocimiento de posibles casos de violación de los derechos de los pueblos indígenas.

414-1	Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con criterios sociales		8	Cap. 4. Apartado 4.3.1 Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación	183	
414-2	Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	1, 2, 4	8	Cap. 4. Apartado 4.3.2 Procesos de ejecución del contrato, Sección “Impactos negativos en la cadena de suministro”.	189	
Tema Material: Personal propio (Condiciones de trabajo, Igualdad de trato y oportunidades para todos, Otros derechos laborales)						
3-3	Gestión de los temas materiales	3, 6	3, 4, 5, 8, 10, 16	Cap. 5 “Cuestiones sociales y relativas al personal” Cap. 5, Apartado “Introducción” Cap. 5, Apartado “Introducción,” Sección “Riesgos en materia de gestión de personal.” Cap. 5, Apartados “5.1.1. Principales datos de plantilla”, “5.1.2. Modelo retributivo”, “5.1.3. Organización del tiempo de trabajo y desconexión”, “5.2. Diversidad e inclusión”, “5.2.1. Diversidad de género”, “5.2.1. Diversidad de género” Sección “Casos de discriminación y acciones correctiva”, “5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad”, “5.2.3. Accesibilidad en los servicios”, “5.2.6. Diversidad generacional, gestión de la edad y fomento de la integración laboral de los jóvenes”, “5.3. Promoción y desarrollo de talento, habilidades y conocimientos, “5.3.3. Formación”, “5.4. Relaciones laborales”, “5.4.2. Comunicación con las personas trabajadoras”, “5.5. Salud y seguridad en el empleo”, “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena”, “5.5.1. Modelo de salud y seguridad” Sección “Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral”, “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras” Sección “Medidas específicas de conciliación y bienestar” Cap. 6 “Servicios seguros y de calidad” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Doble Materialidad.”	190, 191, 192, 194, 204, 209, 211, 213, 215, 219, 220, 221, 223, 227, 235, 237, 240, 241, 245, 255, 262, 308	
202-1	Ratios entre el salario de categoría inicial estándar por género y el salario mínimo local		16	Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo" Sección "Comparación con el salario mínimo interprofesional"	208	
401-1	Contrataciones de nuevos empleados y rotación de personal	6	5, 8, 10	Cap. 5, Apartado “5.1.1. Principales datos de plantilla,” Secciones “Contrataciones,” “Despidos” y “Tasa de rotación.”	198, 200, 202	
401-2	Prestaciones para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	6	3, 5, 8	Cap. 5, Apartado “5.1.2. Modelo retributivo.” Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadores,” Sección “Medidas específicas de conciliación y bienestar.”	204, 255	Los beneficios habituales de empleados a jornada completa son similares a los de los empleados en situación de jornada parcial.
401-3	Permiso parental	6	5, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadores,” Sección “Medidas específicas de conciliación y bienestar.” Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadores,” Tabla “Permiso parental.”	255, 257	
402-1	Plazos de aviso mínimos sobre cambios operacionales	3	3, 8	Cap. 5, Apartado “5.4.4. Reestructuraciones”.	239	
403-1	Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo	3	3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena.”	241	
403-2	Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	3	3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Secciones “Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de accidentes” y “Notificación, registro e investigación de la accidentalidad.”	244, 246	

403-3	Servicio de salud en el trabajo	3	3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras.”	254	
403-4	Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo	3	3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena”, Sección “Comunicación, diálogo y participación de los empleados en la seguridad laboral”.	245	
403-5	Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo	3	3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena”, Sección “Formación en materia de salud y seguridad laboral”.	253	
403-6	Fomento de la salud de los trabajadores	3	3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.2. Fomento de la salud y el bienestar de las personas trabajadoras.”	254	
403-7	Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los trabajadores directamente vinculados mediante relaciones comerciales		3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.3. Compromiso con las empresas (externas/concurrentes).”	260	
403-8	Cobertura del sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo		3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena.”	241	
403-9	Lesiones por accidente laboral		3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Tablas “Accidentalidad (personal propio)” y “Absentismo (personal propio).”	248, 249, 252	En lo que respecta a la accidentalidad de trabajadores que no son empleados, durante 2023 en España se ha recabado la información que aquellos terceros, de forma voluntaria, han decidido facilitarla a través de la plataforma habilitada para tal fin. A este respecto, se han notificado 571 accidentes de 21 aeropuertos diferentes, todos ellos leves. Por su parte, en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, se han producido 2 accidentes, dato obtenido a partir de las empresas con mayor volumen de actividad en los aeropuertos. Por último, en el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, el número de accidentes ha sido 18.
403-10	Dolencias y enfermedades laborales		3, 8	Cap. 5, Apartado “5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena,” Tabla “Nº enfermedades profesionales por región declaradas por la mutua (personal propio).”	251	Información no disponible: Aena dispone de información sobre la accidentalidad de terceros. Si bien, no registra información sobre enfermedades profesionales hasta la fecha.
404-1	Promedio de horas de formación al año por empleado		4, 5, 8, 10	Cap. 5, Apartado “5.3.3. Formación”, Tablas “Principales datos de formación” y “Horas de formación por sexo, categoría profesional y región.”	231, 232	
404-2	Programas para desarrollar las competencias de los empleados y programas de ayuda a la transición		8	Cap. 5, Apartado “5.3.2. Atracción, desarrollo y talento” Cap. 5, Apartado “5.3.3. Formación” y Sección “Actuaciones relevantes en 2023 en materia de formación.”	223, 227, 228	
404-3	Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas de su desempeño y del desarrollo de su carrera		8	Cap. 5, Apartado “5.3.2. Atracción, desarrollo y talento”, Tabla “Porcentaje de la plantilla que ha recibido una evaluación de desempeño por sexo y categoría profesional (%)”	226	

405-1	Diversidad de órganos de gobierno y empleados	6	5, 8, 10	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno", Tabla "Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 de diciembre de 2023)" Cap. 5. Apartado "5.2.1. Diversidad de género", Tabla "Porcentaje de plantilla por sexo, edad y categoría profesional (a 31 de diciembre)" Cap. 5, Apartado "5.2.2. Accesibilidad universal al empleo de las personas con discapacidad," Tabla "Empleados con discapacidad."	11, 217, 219	**Restricciones de confidencialidad**: En Reino Unido, la discapacidad se considera una característica protegida de acuerdo con el *Equal Opportunity Act 2010* (que cubre a todos los empleados locales). Únicamente se puede disponer de información de aquellos trabajadores que voluntariamente aporten dicha información. En base a lo anterior, en 2023, 9 empleados con diversidad funcional han trabajado en el Aeropuerto de Londres-Luton.
405-2	Ratio entre el salario básico y la remuneración de mujeres y de hombres	6	5, 8, 10	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno," Sección "Retribuciones del Consejo y de la Alta Dirección," Tabla "Retribuciones percibidas por Consejeros y directivos." Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo," Tabla "Remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor." Cap. 5, Apartado "5.1.2. Modelo retributivo," Tabla "Brecha salarial."	19, 207, 208	
406-1	Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	6	5, 8, 10	Cap. 1, Apartado "1.2.10. Canal de denuncias." Cap. 3, Apartado "3.3.2. Procedimiento de debida diligencia de derechos humanos," Sección "Mecanismos de reclamación: denuncias por vulneración de derechos humanos." Cap. 5, Apartado "5.2.1. Diversidad de género," Sección "Casos de discriminación y acciones correctivas."	37, 168, 215	
Tema Material: Crecimiento (Internacionalización, Sostenibilidad y rentabilidad económica)						
3-3	Gestión de los temas materiales	-	8, 9, 16	Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos", Apartado "1. El sector de la aviación" Cap. 1, Apartado "1.5. Financiación sostenible. Taxonomía." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	15, 57, 308	
2-22	Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible	-	-	Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos," Apartado "1.2. Estado de avance del Plan Estratégico 2022-2026"	22	
203-1	Inversiones en infraestructura y servicios apoyados	0	8, 9, 16	Cap. 2, Apartado "2.3.3. Ruido," Sección "Planes de Aislamiento Acústico." Cap. 3, Apartados "3.1.1. Acción social: Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro," "3.2.1 Creación de valor social" y "3.2.2. Impacto en las poblaciones locales y en el territorio."	121, 146, 152, 154	
Tema Material: Ciberseguridad						
3-3	Gestión de los temas materiales		16	Cap. 1, Apartado "1.2.11. Protección de datos." Cap. 6 "Servicios seguros y de calidad." Cap. 6, Apartado "6.3. Ciberseguridad o seguridad de la información." Cap. "Sobre este informe," Apartado "Doble Materialidad."	40, 262, 280, 308	

418-1	Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente	1	16	Cap. 1, Apartado “1.2.11. Protección de datos," Tabla “Indicadores sobre Protección de Datos.”	44	
Tema Material: Consumidores y usuarios finales (Impactos relacionados con la información para los consumidores o usuarios finales, Seguridad personal de los consumidores o usuarios finales, Inclusión social de los consumidores o usuarios finales)						
3-3	Gestión de los temas materiales		3, 12, 16	Cap. 6 “Servicios seguros y de calidad.” Cap. 6, Infografía "Garantía de seguridad y salud en Aena.” Cap. 6, Apartados “6.1. Seguridad Operacional,” “6.1.4. Auditorías, verificaciones y simulacros generales aeronáuticos de Seguridad Operacional,” “6.2. Seguridad aeroportuaria” y “6.4. Seguridad sanitaria”, “6.6. Gestión de la calidad”, “6.7.3. Mecanismos de reclamación” Cap. “Sobre este informe”, Apartados “Doble Materialidad”, “Relación y diálogo con los grupos de interés” y “Comunicación y Transparencia”	262, 263, 264, 266, 273, 284, 286, 297, 308, 314, 320	
416-1	Evaluación de los impactos de las categorías de productos y servicios en la salud y la seguridad		3, 16	Cap. 6, Apartado “6.1.4. Auditorías, verificaciones y simulacros generales aeronáuticos de Seguridad Operacional,”. Cap. 6, Apartado “6.2.3. Niveles excelentes de Seguridad Aeroportuaria,” Sección “Auditorías, verificaciones y simulacros de Seguridad Aeroportuaria.” Cap. 6, Apartado “6.4 Seguridad sanitaria.”	266, 277, 284	
416-2	Casos de incumplimiento relativos a los impactos de las categorías de productos y servicios en la salud y la seguridad		3, 16	Cap. 6, Apartado “6.7.3. Mecanismos de reclamación".	297	
417-1	Requerimientos para la información y el etiquetado de productos y servicios		12	Cap. 6, Apartado “6.7.3. Mecanismos de reclamación".	297	No procede por la naturaleza de la actividad de Aena.
417-2	Casos de incumplimiento relacionados con la información y el etiquetado de productos y servicios		12, 16	Cap. 6, Apartado “6.7.3. Mecanismos de reclamación".	297	
417-3	Casos de incumplimiento relacionados con comunicaciones de marketing		12, 16	Cap. 6, Apartado “6.7.3. Mecanismos de reclamación".	297	
Tema Material: Capacidad del aeropuerto						
3-3	Gestión de los temas materiales	9	4, 9, 12	Cap. 7 “Innovación”. 7.1. La gestión de la innovación en Aena. Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Doble Materialidad.”	301, 308	
Tema Material: Naturaleza jurídica						
3-3	Gestión de los temas materiales	1 a 10	16, 17	Cap. "2023: Reactivación y nuevos desafíos”, Apartado “1. El sector de la aviación” Cap. 1 “Modelo de Gobierno Sostenible.” Cap. 1, Apartados “1.2. Cultura y ética corporativa” y “1.2.1. Sistema de cumplimiento normativo.” Cap. “Sobre este informe,” Apartado “Doble Materialidad.”	2, 15, 20, 22, 308	

(1)

Indicadores en materia fiscal (GRI 207-4)

Jurisdicciones tributarias donde Aena tenga participaciones	Plantilla a cierre	Ingresos		Beneficio antes de impuestos	Activos tangibles distintos de efectivo y equivalentes de efectivo	Impuesto sobre Sociedades	
		Ventas a terceros	Transacciones intragrupo			Pagado	Acumulado sobre beneficios
2023							
ESPAÑA (Aena, S.M.E., S.A., Aena Sociedad Concesionaria del AIRM, S.M.E., S.A. y ADI, S.M.E., S.A.)	8.502	4.423,1	16,5	1.869,35	11.964,6	414,4	454,6
REINO UNIDO (London Luton Airport Operations Ltd)	814	341		41,89	217,7	17,9	12,8
BRASIL (Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.)	795	259,2		158,56	1,4	1	53,4
2022							
ESPAÑA (Aena, S.M.E., S.A., Aena Sociedad Concesionaria del AIRM, S.M.E., S.A. y ADI, S.M.E., S.A.)	8.196	3.696,4	11.3	1.110,9	12.057,6	165,1	236,8
REINO UNIDO (London Luton Airport Operations Ltd)	685	266,6	-	16,2	0,5	8,9	6,3
BRASIL (Aeroportos do Nordeste do Brasil, S.A.)	349	207,5	-	59,2	207,7	2,2	20,2

(2)

Superficie de las instalaciones (GRI 304-1)

	ENP	ZEPA	LIC	HIC	IBA	RAMSAR	R BIOSF	ZEPIM
Superficie (ha)	213,21	167,62	318,63	737,81	1.567,65	5,75	1.059,46	2,96

El tipo de operación a desarrollar en los espacios naturales ubicados en los aeropuertos se clasifica como “Oficina” en base a la clasificación de las Guias GRI.

Respecto al valor de la biodiversidad existente en los recintos aeroportuarios, este se encuentra recogido en las Resoluciones ambientales publicadas en la pagina web de Aena, donde se especifica su nivel de protección.

En el caso de los aeropuertos de Aena en Reino Unido y Brasil, estos no se encuentran ubicados en zonas naturales de especial protección ni tienen identificadas especies protegidas en su recinto. Únicamente se encuentra detectada en el aeropuerto Presidente Castro Pinto la presencia de *Calidris pusilla* con el siguiente nivel de protección: International level: NT; National level: EN

Índice de contenidos Sustainability Accounting Standards Board (SASB)

El Sustainability Accounting Standard (SASB) es una organización sin ánimo de lucro, basada en Estados Unidos, cuyo objetivo consiste en ayudar a las empresas de todo el mundo a identificar, gestionar, y reportar los temas de sostenibilidad de relevancia para los inversores.

Con el fin de profundizar en su compromiso de transparencia hacia todos los grupos de interés, Aena amplía su marco de reporting de sostenibilidad mediante la adopción del estándar de reporte de SASB, en un intento de cuantificar su creación de valor y sus impactos sobre el entorno.

La heterogeneidad de las actividades enmarcadas en el modelo de negocio de Aena requiere que, además de reportar los indicadores del sector al que pertenece (Professional and commercial services), divulgue aquellos correspondientes a los sectores Air Freight & Logistics y Real Estate que complementan el conjunto de actividades que lleva a cabo la Compañía. Asimismo, se han seleccionado solo los indicadores del marco de SASB que son materiales y/o aplican para Aena teniendo en cuenta su actividad ordinaria como resultado del análisis de los mismos y su relación con la actividad de Aena.

A continuación, se detallan dichos indicadores:

		Asuntos			
Sector de servicios profesionales y comerciales	**Nº indicador**	**Descripción**	**Localización**	**Página**	**Omisiones o comentarios**
Seguridad de la información	SV-PS-230a.1	Enfoque para identificar y gestionar los riesgos en materia de seguridad de la información	Cap. 1, Apartado “1.2.11. Protección de datos”. Cap. 6, Apartado “6.3.2. Medidas para asegurar la eficacia del Plan de Ciberseguridad”.	40, 281	
	SV-PS-230a.2	Políticas y prácticas relativas a la captación, uso y retención de datos de clientes	Cap. 1, Apartado “1.2.11. Protección de datos”.	40	
	SV-PS-230a.3	(1) Brechas de seguridad de la información detectadas (2) Porcentaje que ha implicado a datos confidenciales de clientes (3) Nº de clientes afectados	Cap. 1, Apartado “1.2.11. Protección de datos”, Tabla “Indicadores sobre Protección de Datos”. Cap. 6, Apartado “6.3.2. Medidas para asegurar la eficacia del Plan de Ciberseguridad”, Tabla “Brechas en materia de ciberseguridad”.	44, 283	

Empleados: Diversidad y compromiso	SV-PS-330a.1	Porcentaje de representación de género y grupo racial/étnico para (1) la alta dirección y (2) el resto de empleados	Cap. 1, Apartado "1.1.2. Órganos de gobierno", Tabla "Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 de diciembre de 2022)". Cap. 5, Apartado "5.1.1. Principales datos de plantilla". Cap. 5, Apartado "5.2.1. Diversidad de género", Sección "Diversidad de género en estructuras organizativas de la compañía" y Tabla "Porcentajes de plantilla por sexo, edad y categoría profesional (a 31 de diciembre)".	11, 194, 214, 217	No se dispone de información relativa al grupo racial/étnico de la alta dirección y del resto de los empleados.
	SV-PS-330a.2	Tasa de rotación voluntaria e involuntaria	Cap. 5, Apartado "5.1.1. Principales datos de plantilla", Sección "Tasa de rotación".	202	
Integridad profesional	SV-PS-510a.1	Enfoque para garantizar la integridad profesional	Cap. 1, Apartado "1.2. Cultura y ética corporativa".	20	
	SV-PS-510a.2	Pérdidas monetarias como resultado de procesos legales asociados a la integridad profesional	Cap. 1, Apartado "1.2.4. Prevención del fraude, la corrupción y el soborno", Tabla "Naturaleza casos de corrupción confirmados".	31	
Logística y servicios de transporte aéreo de mercancías	Nº indicador	Descripción	Localización	Página	Omisiones o comentarios
Emisiones de gases con efecto invernadero	TR-AF-110a.1	Emisiones brutas de alcance 1	Cap. 2, Apartado "2.2.4. Métricas. Huella de carbono", y Tablas "Huella de carbono" y "Emisiones directas de GEI (Alcance 1)".	100, 101, 102	
	TR-AF-110a.2	Estrategias a corto y largo plazo para gestionar las emisiones de alcance 1; objetivos de reducción de emisiones y desempeño en relación con los objetivos.	Cap. 2, Apartado "2.2.1. Plan de Acción Climática", Sección "Objetivos específicos de descarbonización" y Tabla "Evolución y progreso de los objetivos marcados de descarbonización".	90, 92, 95	
Calidad del aire	TR-AF-120a.1	Emisiones a la atmósfera de NOx, SOx y PM10	Cap. 2, Apartado "2.3.1 Contaminación atmosférica", Tabla "Óxidos de nitrógenos (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire".	116	
Salud y seguridad de los empleados	TR-AF-320a.1	(1) Tasa total de incidentes registrables y (2) tasa de mortalidad para a) empleados directos y b) empleados con contrato	Cap. 5, Apartado "5.5.1. Modelo de salud y seguridad de Aena", Tabla "Accidentalidad (personal propio)".	248	
Gestión de la seguridad y los accidentes	TR-AF-540a.1	Descripción de la puesta en marcha y los resultados del sistema de gestión de la seguridad	Cap. 6, Apartado "6.1. Seguridad Operacional".	264	
Real Estate	Nº indicador	Descripción	Localización	Página	Omisiones o comentarios

Gestión energética	IF-RE-130a.2	Energía total consumida en la cartera de propiedades	Cap. 2, Apartado “2.2.6. Energías renovables,” Sección “Principales indicadores de consumo energético.”	111	
	IF-RE-130a.5	Descripción de cómo se integran en el análisis de inversiones inmobiliarias y en la estrategia operacional las consideraciones relativas a la gestión de energía en los edificios	Cap. 2, Apartado “2.2.5. Eficiencia en el uso de la energía y uso de renovables”.	104	
Gestión del agua	IF-RE-140a.2	(1) Total de agua extraída por área de la cartera que disponga de cobertura de datos y (2) porcentaje en las regiones con estrés hídrico inicial alto o extremadamente alto, por subsector inmobiliario	Cap. 2, Apartado “2.4.2. Iniciativas para el consumo responsable del agua”, Sección “Indicadores sobre consumo de agua”, Tabla “Extracción/Consumo de Agua”.	128	
	IF-RE-140a.4	Descripción de los riesgos asociados a la gestión del agua y argumentación de las estrategias y prácticas para mitigar esos riesgos	Cap. 2, Apartado “2.4. Uso sostenible de recursos: agua”.	124	Ver también Plan Estratégico para la gestión del agua, disponible en www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/sostenibilidad/agua.html
Servicios de sostenibilidad	IF-RS-410a.3	Análisis del método para medir, incentivar y mejorar los efectos de los arrendatarios sobre la sostenibilidad	Cap. 2, Apartado “2.1.5. Sostenibilidad y cadena de valor”. Cap. 4, Apartado “4.3.1. Inclusión de cuestiones sociales y medioambientales en los procesos de licitación”.	86, 183	
Adaptación al cambio climático	IF-RE-450a.1	Descripción del análisis sobre la exposición al riesgo derivado del cambio climático, grado de exposición sistemática al riesgo y estrategias para mitigar los riesgos	Cap. 2, Apartado “2.2.3. Riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climáticos”.	117	

Anexo I: Taxonomía 2022

Alineamiento con taxonomía por actividad y objetivo medioambiental

Volumen de negocio (INCN)					Criterios de contribución sustancial		Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjucio 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 %**				

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%**					

Alineamiento con taxonomía por actividad y objetivo medioambiental

OpEx					Criterios de contribución sustancial		Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjucio significativo[8]")												
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	N/A	S	— %	F				
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6,17	11,81	4,10 %	4,10 %	— %	S	S	S	S	S	S	S	S	4,14 %	F				
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.	7,3	0,00	— %	— %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	— %	F				
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	7,4	0,00	— %	— %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	— %	F				
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	7,6	0,00	— %	— %	— %	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	S	— %	F				
Adquisición y propiedad de edificios	7,7	83,36	29,20 %	29,20 %	— %	S	S	S	S	S	S	S	S	29,23 %					
Volumen de negocios de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (elegibles y alineadas) (A.1)		**95,19**		**33,40 %**	**33,40 %**	**— %**									**33,37 %**	**4,15 %**		**— %**	
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (elegibles y no alineadas)																			
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	6,15	0,11	— %																
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	6,17	6,95	2,00 %																
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética.	7,3	0,01	— %																
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	7,4	0,00	— %																
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	7,6	0,00	— %																
Adquisición y propiedad de edificios	7,7	69,94	25,00 %																
Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		77,00	**27,00 %**																
Total (A.1 + A.2)		**172,19**	**60,40 %**												**33,37 %**				
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
Volumen de negocios de actividades no elegibles según la taxonomía (B)		**113,03**	**39,60 %**																
Total (A + B)		**285,21**	**100,00 %**												**33,37%**				

Enlaces de interés

(GRI 2-23)

Enfoque del Documento	
Página web de Aena	www.aena.es
Cuentas Anuales Consolidadas de Aena 2022	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/informacion-economico-financiera/publicaciones-financieras-y-operativas.html
Portal de accionistas e inversores	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores.html
Sección Sostenibilidad Social de la web de Aena	www.aena.es/es/corporativa/rc/negocio-responsable/negocio-responsable-aena.html
Sección medioambiente de la web de Aena	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/oficina-de-atencion-ambiental.html
Contratación y empresas	www.aena.es/es/negocioscomerciales/negocios-comerciales.html
Información general para usuarios y aerolíneas en general	www.aena.es/es/pasajeros/pasajeros.html
Portal de empleo	empleo.aena.es/empleo/
Twitter Aena	twitter.com/aena
Facebook Aena	www.facebook.com/aena.es/
Instagram Aena	www.instagram.com/aena.es/?hl=en
LinkedIn Aena	www.linkedin.com/company/aena/mycompany/
Canal Youtube Aena	www.youtube.com/@AenaTV/featured
Facebook Enjoy Aena	es-es.facebook.com/EnjoyAena/
Instagram Enjoy Aena	www.instagram.com/enjoyaena/?hl=en
Cap. 1: Modelo de gobierno sostenible	
Participaciones Significativas y Autocartera de la web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores – Portal CNMV	www.cnmv.es/Portal/Consultas/DerechosVoto/PS_AC_INI.aspx?nif=A86212420
Estatutos Sociales de la Compañía	www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576857202785&ssbinary=true
Reglamento de la Junta General de Accionistas	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/reglamentos-junta-general-accionistas.html
Reglamento del Consejo de Administración	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/reglamentos-consejo-administracion.html
Políticas corporativas	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/politicas-corporativas.html
Información sobre la Junta General de Accionistas 2022	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/junta-general-de-accionistas.html
Código de Conducta / Política Anticorrupción y Fraude de Aena Brasil	www.aenabrasil.com.br/pt/corporativo/Compliance.html
Información sobre las comisiones del Consejo	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/comisiones-del-consejo.html
Memorias de actividades de las comisiones del Consejo	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/informes/otros-informes.html
Composición del Consejo de Administración y CVs	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/consejo-de-administracion.html

Composición del Comité de Dirección Ejecutivo y CVs	www.aena.es/es/corporativa/sobre-aena/comite-de-direccion-ejecutivo.html
Informe Anual sobre Remuneraciones	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/informes/remuneracion-consejeros.html
Informe de Gobierno Corporativo	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/informes/informes-gobierno-corporativo.html
Estado de la Información No Financiera 2021 de Aena	www.aena.es/es/corporativa/rc/balance-sostenibilidad/estado-de-la-informacion-no-financiera.html
Documentación de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2022-2026	www.mitma.gob.es/recursos_mfom/dora_2022-2026.pdf
Canal de denuncias de Aena	serviciostelematicos.aena.es/es/servicios-telematicos/servicios-disponibles/ciudadanos/canal-de-denuncias.html
Canal de Ética de Aena Brasil	aloetica.com.br/otrs/canal-de-etica.pl?CustomerID=aenabrasil;Language=es
Política de privacidad web de Aena	www.aena.es/es/politica-de-privacidad.html
Política de privacidad del personal de empresas colaboradoras de Aena	www.aena.es/es/nota-adicional/politica-privacidad-personal-empresas-colaboradoras
Política de Privacidad para clientes del Aeropuerto de Londres-Luton	travel.london-luton.co.uk/terms-conditions/privacy-policy/
Declaración de Privacidad del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/privacy-notice
Política de cookies del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/cookies-policy
Política de divulgación a terceros del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/terms-conditions
Información sobre Operaciones Vinculadas	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/informacion-general/operaciones-vinculadas.html
Estrategia Fiscal de Aena	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/informacion-economico-financiera/transparencia-fiscal/estrategia-fiscal.html
Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/sostenibilidad/estrategia-de-sostenibilidad.html
Plan Estratégico 2022-2026	www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/informacion-general/plan-estrategico.html
Estrategia de Negocio Responsable del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/corporate/sustainability/responsible-business-strategy
Pregunta 13 de las FAQ's del 2 de febrero de 2022 de la CE en referencia al artículo 8 de la taxonomía europea	eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.C_.2022.385.01.0001.01.ENG&toc=OJ%3AC%3A2022%3A385%3AFULL.
Cap. 2: Compromiso con el entorno	
Oficina de Atención Ambiental	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/oficina-de-atencion-ambiental.html
Mapas interactivos de ruido de Aena	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/ruido/mapas-interactivos-de-ruido.html
Portal de Servicios Telemáticos	serviciostelematicos.aena.es/es/servicios-telematicos/servicios-telematicos.html
Mapa interactivo de ruido del Aeropuerto de Londres-Luton (TraVis)	travisltn.topsonic.aero/
Política de consultas y quejas sobre ruido / Procedimiento para interponer consultas y quejas de ruido del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/corporate/community/noise/making-a-noise-complaint
Feedback-form del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/contact-us
Canal de Ouvidoria de Aena Brasil	ouvidoria.aenabrasil.com.br/
Plan de Acción Climática de Aena 2021-2030: rumbo cero emisiones	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/cambio-climatico/plan-accion-climatica.html
Carbon Reduction Plan del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/CMSPages/GetFile.aspx?guid=af6067e9-0fd6-438d-ac28-8a1c1423d8e6

DEFRA	www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2022
Informes procedentes de la red de vigilancia del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas	www.aena.es/es/redair---mapa-de-estaciones.html
Portal de consulta de redes de vigilancia de calidad del aire en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Alicante-Elche Miguel Hernández y Málaga-Costa del Sol	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/calidad-del-aire.html
Tabla de poderes caloríficos de las principales fuentes energéticas (IDAE)	www.idae.es/uploads/documentos/documentos_PCI_Combustibles_Carburantes_final_valores_Update_2014_0830376a.xlsx
Proyectos de evaluación de impacto ambiental de proyecto (EIA)	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/evaluacion-ambiental/evaluacion-de-impacto-ambiental-de-proyecto-eia.html
Cap. 3: Compromiso con la sociedad y los derechos humanos	
Convenios y acuerdos de colaboración suscritos por Aena	www.aena.es/es/corporativa/transparencia/convenios-y-acuerdos-de-colaboracion.html
Planes Directores de medio ambiente	www.aena.es/es/corporativa/sostenibilidad-ambiental/evaluacion-ambiental/evaluacion-ambiental-estrategica-de-planes-eae.html
Proyectos comunidad local del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/corporate/community/community-trust-fund
Información sobre el proyecto *Airport City* de Adolfo Suárez Madrid-Bajaras	desarrollo-logistico.aena.es/
Modern Slavery Act del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/corporate/modern-slavery-statement
Cap. 4: Gestión responsable de la cadena de suministro	
Portal corporativa de contratación de Aena	www.aena.es/es/corporativa/aena-internacional/contratacion/norma-de-contratacion.html
Landing page de Aena Proveedores y Aena Empresas	contratacion.aena.es/contratacion/?_ga=2.131687503.1303479140.1609751344-996859737.1585825955
Landing page de Aena Empresas	empresas.aena.es/empresas-home/
Información sobre la contratación en la web de Aena	empresas.aena.es/empresas-contratacion/
Portal de contratación del Aeropuerto Internacional de Murcia	www.aeropuerto-de-murcia.es/Contratacion/index
Portal de contratación electrónica del Aeropuerto de Londres-Luton “In tend”	in-tendhost.co.uk/llaol/aspx/Home
Plataforma de Contratación del Sector Público	contrataciondelestado.es
Cap. 5: Cuestiones sociales y relativas al personal	
Convenio Colectivo de Aena	www.boe.es/boe/dias/2011/12/20/pdfs/BOE-A-2011-19846.pdf
Remuneraciones medias y brecha salarial en el Aeropuerto de Londres-Luton	gender-pay-gap.service.gov.uk/Employer/MZGnz73O www.london-luton.co.uk/corporate/lla-publications/gender-pay-gap-report
Salario mínimo y digno establecido por el Gobierno de Reino Unido	www.gov.uk/government/publications/minimum-wage-rates-for-2022
Convenio de Oficinas y despachos Comunidad de Madrid (ADI)	www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2019/10/26/BOCM-20191026-2.PDF
Política de Salud y Seguridad del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/corporate/health-safety-matters

Coordinación de Actividades Empresariales con terceros – Prevención de riesgos laborales	www.aena.es/es/corporativa/prevencion-riesgos-laborales.html
Real Decreto-Ley 8/2019, de 8 de marzo, de medidas urgentes de protección social y de lucha contra la precariedad laboral en la jornada de trabajo	www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2019-3481
Cap. 6: Servicios seguros y de calidad	
Foro de accesibilidad del Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/special-assistance-landing/llaaf-organisations
Servicio PMR España	www.aena.es/pmr/inicio
Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto de Londres-Luton	www.london-luton.co.uk/special-assistance-landing/getting-the-special-assistance-you-need
Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Internacional do Recife Guararapes - Gilberto Freyre	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-internacional-do-recife-guararapes-gilberto-freyre/Assistencia-especial--.html
Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Internacional de Maceió - Zumbi dos Palmares	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-internacional-de-maceio-zumbi-dos-palmares/Assistencia-especial.html
Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Internacional de Joao Pessoa - Presidente Castro Pinto	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-internacional-de-joao-pessoa-presidente-castro-pinto/Assistencia-especial-.html
Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Aracaju - Santa María	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-internacional-santa-maria-aracaju/Assistencia-especial-.html
Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra de Menezes	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-de-juazeiro-do-norte-orlando-bezerra-de-menezes/Assistencia-especial.html
Asistencia especial a personas con movilidad reducida - Aeropuerto Campina Grande – Presidente Joao Suassuna	www.aenabrasil.com.br/pt/aeroportos/aeroporto-de-campina-grande-presidente-joao-suassuna/Assistencia-especial.html
Derechos de los pasajeros	www.aena.es/es/pasajeros/viajeros/incidencias-en-tu-viaje.html
Cap. 7: Innovación	
Aena Ventures	aenaventures.com/es/

AENA S.M.E., S.A. y sociedades dependientes

Informe de verificación independiente del Estado de Información No Financiera Consolidado correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023

Deloitte.

Deloitte, S.L.
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España

Tel: +34 915 14 50 00
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 2023

A los accionistas de AENA S.M.E., S.A.:

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado adjunto correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2023, de AENA S.M.E., S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que forma parte del informe de gestión consolidado del ejercicio 2023 del Grupo.

El contenido del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera y por los estándares Global Reporting Initiative (estándares GRI), que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en las tablas "Índice de contenidos Ley 11/2018" e "Índice de contenidos GRI" incluidas en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado adjunto.

Responsabilidad de los administradores

La formulación del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado incluido en el Informe de Gestión consolidado del Grupo, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante. El Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative (estándares GRI) seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo con lo mencionado para cada materia en la tabla "Índice de contenidos Ley 11/2018" y conforme a los estándares GRI de acuerdo con lo mencionado para cada materia en la tabla "Índice de contenidos GRI" del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado.

Esta responsabilidad incluye, asimismo, el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los administradores de la Sociedad dominante son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado.

Nuestra independencia y gestión de la calidad

Hemos cumplido los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluyendo las normas internacionales sobre independencia) emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (Código del IESBA por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Interr..cional de Gestión de la Calidad (NIGC) 1, que requiere que la firma diseñe, implemente y opere un sistema de gestión de la calidad que incluye políticas o procedimientos relativos al cumplim..ento de los requerimientos de ética, normas profesionales y requerimientos legales y reglamentarios aplicables.

El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Información no Financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de verificación independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado. Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría o de la Revisión de Información Financiera Histórica" (NIEA 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España.

En un trabajo de seguridad limitada los procedimientos llevados a cabo varían en su naturaleza y momento de realización, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad que se obtiene es sustancialmente menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la dirección, así como a las diversas unidades del Grupo que han participado en la elaboración del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal del Grupo para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado del ejercicio 2023 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en el apartado "Doble Materialidad" del mismo, considerando los contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado del ejercicio 2023.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales presentados en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado del ejercicio 2023.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado del ejercicio 2023 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los administradores y la dirección.

Párrafo de énfasis

En base al Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles, así como en base a los Actos Delegados promulgados de conformidad con lo establecido en dicho Reglamento, se establece la obligación de divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas elegibles en relación con los objetivos medioambientales de uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, transición a una economía circular, prevención y control de la contaminación y protección y restauración de la biodiversidad y ecosistemas (el resto de objetivos medioambientales), y respecto de determinadas nuevas actividades incluidas en los objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático, por primera vez para el ejercicio 2023, adicional a la información referida a actividades elegibles y alineadas ya exigida en el ejercicio 2022 en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático y de adaptación al cambio climático. En consecuencia, en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado adjunto no se ha incluido información comparativa sobre elegibilidad en relación con el resto de los objetivos medioambientales anteriormente indicados ni con las nuevas actividades incluidas en los objetivos de mitigación del cambio climático y de adaptación al cambio climático. Por otra parte, en la medida en la que la información relativa al ejercicio 2022 no se requería con el mismo nivel de detalle que en el ejercicio 2023, en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado adjunto la información desglosada tampoco es estrictamente comparable. Adicionalmente, cabe señalar que los administradores de la Sociedad dominante han incorporado información sobre los criterios que, en su opinión, permiten dar mejor cumplimiento a las citadas obligaciones y que están definidos en el apartado 1.5 "Financiación sostenible. Taxonomía" del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado adjunto. Nuestra conclusión no ha sido modificada en relación con esta cuestión

Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que:

a) La información no financiera identificada en la tabla "Índice de contenidos GRI" incluida en el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2023 no ha sido preparada, en todos sus aspectos significativos, conforme a los estándares GRI.

b) El Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado de AENA S.M.E, S.A. y sociedades dependientes correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2023 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Índice de contenidos Ley 11/2018" del Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera consolidado.

Uso y distribución

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.

DELOITTE, S.L.

Ana Sánchez Palacios

27 de febrero de 2024

INSTITUTO DE CENSORES JURADOS DE CUENTAS DE ESPAÑA

DELOITTE, S.L.

2024 Núm. 01/24/01005

SELLO CORPORATIVO: 30,00 EUR

Sello distintivo de otras actuaciones

AEENC46458

AENA S.M.E., S.A.

Informe de seguridad limitada independiente del inventario de gases de efecto invernadero (GEI)

27 de febrero de 2024

Deloitte.

Deloitte, S.L.
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España

Tel: +34 915 14 50 00
www.deloitte.es

INFORME DE SEGURIDAD LIMITADA INDEPENDIENTE DEL INVENTARIO DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (GEI)

A la dirección de AENA, S.M.E., S.A.:

Hemos llevado a cabo un encargo de seguridad limitada sobre el inventario GEI 2023 adjunto de AENA, S.M.E., S.A. (la sociedad dominante) y su sociedad dependiente AENA Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, S.M.E., S.A. (en adelante AENA) para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023, que incluye el inventario de emisiones y las notas explicativas. Este encargo ha sido realizado por un equipo multidisciplinar que incluye a profesionales ejercientes de aseguramiento.

Responsabilidad de la dirección

La dirección de AENA es responsable de la preparación y contenido del inventario GEI 2023 de conformidad con los criterios del estándar Greenhouse Gas Protocol, aplicado según se estipula en el procedimiento interno de cálculo de AENA "Cálculo de la huella de carbono de Aena SME SA y Aena Sociedad Concesionaria Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia", disponible en su página web. Esta responsabilidad incluye el diseño, la implementación y el mantenimiento del control interno relevante para permitir que el inventario GEI esté libre de incorrección material, ya sea debida a fraude o error.

La cuantificación de GEI está sujeta a incertidumbre inherente debido al conocimiento científico incompleto utilizado para determinar los factores de emisiones y los valores necesarios para combinar emisiones de diferentes gases.

Nuestra independencia y gestión de la calidad

Hemos cumplido los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluyendo las normas internacionales sobre independencia) emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (Código del IESBA por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Gestión de la Calidad (NIGC) 1, que requiere que la firma diseñe, implemente y opere un sistema de gestión de la calidad que incluye políticas o procedimientos relativos al cumplimiento de los requerimientos de ética, normas profesionales y requerimientos legales y reglamentarios aplicables.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar una conclusión de seguridad limitada acerca del inventario GEI 2023 basada en los procedimientos que hemos realizado y la evidencia obtenida. Hemos realizado nuestro encargo de seguridad limitada de conformidad con la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3410, "Encargos de Aseguramiento sobre Declaraciones de Gases de Efecto Invernadero" (NIEA 3410), emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB). Dicha norma exige que planifiquemos y ejecutemos este encargo para obtener una seguridad limitada sobre si el inventario GEI 2023 de AENA está libre de incorrección material.

Un encargo de seguridad limitada llevado a cabo de acuerdo con esta NIEA 3410, incluye la valoración, de acuerdo con las circunstancias, de la adecuación del uso de los criterios del estándar Greenhouse Gas Protocol por parte de AENA como base para la preparación del inventario GEI 2023, la evaluación de los riesgos de incorrección material en el inventario GEI 2023, ya sea debido a fraude o error, como respuesta a los riesgos valorados, según sea necesario dadas las circunstancias, y la evaluación de la presentación global del inventario GEI 2023. Un encargo de seguridad limitada tiene un alcance sustancialmente menor que un encargo de seguridad razonable en relación con los procedimientos de evaluación del riesgo, incluido el conocimiento de control interno, así como los procedimientos aplicados en respuesta a los riesgos valorados.

Los procedimientos que realizamos se basan en nuestro juicio profesional e incluyeron indagaciones, observación de los procesos realizados, inspección de documentos, procedimientos analíticos, evaluación de la adecuación de los métodos de cuantificación y políticas de emisión de informes, y comprobación de la concordancia o conciliación con los datos subyacentes.

Dadas las circunstancias del encargo, al momento de poner en práctica los procedimientos que se detallan anteriormente:

- Por medio de indagaciones, obtuvimos conocimiento del entorno de control y sistemas de información de AENA relevantes para la cuantificación y emisión de informes sobre las emisiones, pero no evaluamos el diseño de las actividades de control específicas, ni obtuvimos evidencias acerca de su implementación ni comprobamos su eficacia operativa.

- Evaluamos si los métodos de AENA para el desarrollo de las estimaciones son adecuados y si han sido aplicados de manera congruente. Sin embargo, nuestros procedimientos no incluyeron la comprobación de datos sobre los cuales se basaron las estimaciones ni desarrollamos, de manera independiente, nuestras propias estimaciones para evaluar las estimaciones de AENA a través de su comparación.

- Comprobamos, mediante pruebas analíticas y sustantivas, en base a la selección de una muestra, de la información cuantitativa para la determinación del inventario GEI 2023 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de AENA.

- Obtuvimos una carta de manifestaciones de los administradores y la dirección.

Los procedimientos aplicados en un encargo de seguridad limitada difieren en su naturaleza, y su extensión es menor que para un encargo de seguridad razonable. Como resultado, el grado de seguridad obtenido en un encargo de seguridad limitada es sustancialmente menor que el grado de seguridad que hubiera sido obtenido si se hubiese realizado un encargo de seguridad razonable. En consecuencia, no expresamos una opinión de seguridad razonable acerca de si el inventario GEI 2023 de AENA ha sido preparado, en todos sus aspectos materiales, de conformidad con los criterios del estándar Greenhouse Gas Protocol, aplicado según se estipula en el procedimiento interno de cálculo de AENA "Cálculo de la huella de carbono de Aena SME SA y Aena Sociedad Concesionaria Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia".

Conclusión

Basándonos en los procedimientos que hemos aplicado y la evidencia obtenida, no ha llegado a nuestro conocimiento ninguna cuestión que nos lleve a pensar que el inventario GEI de AENA para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023 no ha sido preparado, en todos sus aspectos materiales, de conformidad con los criterios del estándar Greenhouse Gas Protocol, aplicado según se estipula en el procedimiento interno de cálculo de AENA "Cálculo de la huella de carbono de Aena SME SA y Aena Sociedad Concesionaria Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia".

Uso y distribución

No admitimos ni asumimos responsabilidad de otros terceros distintos a los destinatarios de este informe. Este encargo no constituye un informe de auditoría en los términos previstos en la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España.

DELOITTE, S.L.

Ana Sánchez Palacios

27 de febrero de 2024

VDKLN71239

Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de Aena S.M.E., S.A y Aena Sociedad Concesionaria del aeropuerto Internacional de la Región de Murcia[1] correspondiente al ejercicio 2023

	INVENTARIO GEI 2023 AENA	tCO_2e
Emisiones directas GEI (Alcance 1)	Gasoil	7.883,5
	Gasolina	97,5
	Gas Natural	6.215,1
	Propano	25,5
	Queroseno	58,9
	HVO	27,9
	Biometano	0,4
	Biopropano	0,2
Subtotal A1		**14.309,1**
Emisiones indirectas GEI (Alcance 2) (Market Based)	Energía eléctrica red (MB)	—
	Energía calefacción y refrigeración (MB)	26.263,3
Subtotal A2 (Market Based)		**26.263,3**
Otras emisiones indirectas GEI (Alcance 3)	Adquisición de bienes y servicios	398.007,5
	Bienes capitales	204.687,1
	Actividades relacionadas con la producción de energía (no incluidas en alcance 1 o 2)	12.469,4
	Residuos generados durante la operación	5.749,7
	Viajes de trabajo	1.186,2
	Desplazamientos casa-trabajo-casa de los empleados	6.486,3
	Activos arrendados por la organización	127,7
	Transporte y distribución aguas abajo	384.554,1
	Uso de servicios proporcionados por la organización	2.266.948,4
	Inversiones	95.738,5
Subtotal A3		**3.375.955,1**

[1] En adelante Aena.

1. LÍMITES ORGANIZACIONALES

La contabilidad de las emisiones se realiza sobre aquellas actividades incluidas dentro de los límites organizativos tal y como se define en el apartado 4.B relativo a la *Determinación de los limites organizativos de la compañía del Procedimiento del Cálculo de la huella de carbono de Aena SME SA y Aena Sociedad Concesionaria Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia*[2] (en adelante, Aena), siguiéndose en todo momento lo establecido en el Protocolo sobre GEI del WRI y WBCSD ("GHG Protocol").

El cálculo de las emisiones de Aena se realiza bajo el enfoque de control operacional, es decir, sobre aquellas instalaciones sobre las que tiene autoridad para introducir e implementar sus políticas corporativas en España.

En base a todo lo anterior, las instalaciones incluidas en el cálculo de la huella de carbono corporativa de Aena son:

- Servicios Centrales de Madrid (SSCC)
- A Coruña (LCG)
- Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD)
- Albacete (ABC)
- Algeciras (AEI)
- Alicante-Elche Miguel Hernández (ALC)
- Almería (LEI)
- Asturias (OVD)
- Badajoz (BJZ)
- Bilbao (BIO)
- Burgos (RGS)
- Ceuta (JCU)
- César Manrique-Lanzarote (ACE)
- Córdoba (ODB)
- El Hierro (VDE)
- Federico García Lorca Granada-Jaén (GRX)
- Fuerteventura (FUE)
- Girona-Costa Brava (GRO)
- Gran Canaria (LPA)
- Huesca-Pirineos (HSK)
- Ibiza (IBZ)
- Internacional Región de Murcia (RMU)
- Jerez (XRY)
- Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (BCN)
- La Gomera (GMZ)
- La Palma (SPC)
- León (LEN)
- Logroño-Agoncillo (RJL)
- Madrid-Cuatro Vientos (LECU)
- Melilla (MLN)
- Menorca (MAH)
- Málaga-Costa del Sol (AGP)
- Palma de Mallorca (PMI)
- Pamplona (PNA)

[2] Disponible en la web de Aena: https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576866459141&ssbinary=true

- Reus (REU)
- Sabadell (QSA)
- Salamanca (SLM)
- San Sebastián (EAS)
- Santiago-Rosalía de Castro (SCQ)
- Seve Ballesteros-Santander (SDR)
- Sevilla (SVQ)
- Son Bonet (LESB)
- Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna (TFN)
- Tenerife Sur (TFS)
- Valencia (VLC)
- Valladolid (VLL)
- Vigo (VGO)
- Vitoria (VIT)
- Zaragoza (ZAZ)

2. LÍMITES OPERATIVOS

Se incluyen dentro de los límites operativos las siguientes fuentes emisoras de GEI agrupadas por alcances:

Alcance 1: emisiones directas.

Incluye las emisiones directas, es decir, aquellas que proceden de fuentes bajo propiedad o control del gestor aeroportuario.

Las emisiones que pertenecen a este alcance son las relativas a:

- Combustión estacionaria, que incluye grupos electrógenos, generadores portátiles, calderas, plantas de cogeneración propiedad de Aena y prácticas del servicio de extinción de incendios (SEI) de los diferentes aeropuertos.
- Combustión móvil, que incluye tanto a los vehículos ligeros como pesados pertenecientes a la flota de Aena.

Alcance 2: emisiones indirectas.

Incluye las emisiones indirectas procedentes de la generación de electricidad y calefacción o refrigeración fuera del emplazamiento, adquirida y consumida por las instalaciones y centros del gestor aeroportuario.

Las emisiones que pertenecen a este alcance son las relativas a:

- Compra de electricidad por parte de Aena a terceros.
- Compra de calefacción y refrigeración por parte de Aena a terceros.

Alcance 3: otras emisiones indirectas.

Emisiones indirectas de GEI procedentes de actividades relacionadas con Aena y generadas por fuentes que ni son propiedad ni están controladas por el gestor aeroportuario debidas a:

- Adquisición de bienes y servicios: incluye todas las emisiones aguas arriba desde la producción de todos los bienes o servicios comprados o adquiridos por Aena en el año de reporte y necesarios para la ejecución de las actividades.
- Bienes capitales: incluye todas las emisiones aguas arriba desde la producción de los bienes de capital comprados o adquiridos por Aena.
- Actividades relacionadas con la producción de energía (no incluidas en alcance 1 o 2): incluye las emisiones relacionadas con la producción de la energía o combustibles adquiridos y consumidos por Aena en el periodo de reporte, que no hayan sido incluidas como parte de la huella de Alcances 1 y 2 (emisiones derivadas del uso de combustibles y consumo de electricidad).

- Residuos generados durante la operación: incluye las emisiones del depósito y tratamientos de residuos generados por Aena en sus operaciones en el año de reporte.
- Viajes de trabajo: incluye las emisiones derivadas de los desplazamientos de los empleados por actividades de negocio en vehículos propiedad y/u operados por terceras partes como aviones, trenes, autobuses, etc.
- Desplazamientos casa-trabajo-casa de los empleados: incluye las emisiones debidas al desplazamiento entre sus hogares y el lugar de trabajo.
- Activos arrendados por la organización: incluye las emisiones de la operación de activos que son arrendados por Aena y que no se han incluido ya en su Alcance 1 y 2.
- Transporte y distribución aguas abajo: incluye todas las emisiones del transporte aguas abajo, es decir, el desplazamiento de pasajeros desde o hacia los aeropuertos de Aena así como la distribución de mercancías hasta el nodo de transporte más cercano.
- Uso de servicios / productos vendidos por la organización: incluye las emisiones debidas al uso o consumo de los bienes o servicios vendidos. Se consideran clientes de Aena las aerolíneas, los agentes de handling y los pasajeros. El uso de los servicios por parte de los pasajeros está incluido en las emisiones de Alcance 1 y 2 de Aena, ya que es el uso de las propias instalaciones. Sin embargo, en el caso de las aerolíneas y los agentes de handling, se deben contabilizar en esta categoría las emisiones derivadas del ciclo LTO, así como de las APU y las emisiones causadas por la actividad de los agentes de handling.
- Inversiones: incluyen las emisiones asociadas a las empresas participadas por Aena.

Exclusiones.

Dada la gran complejidad en la recopilación de los datos primarios y su baja significancia se han excluido las emisiones derivadas de las posibles fugas de gases fluorados de efecto invernadero de equipos de climatización de Aena.

En base a los datos disponibles en el momento de cálculo de la huella de Aena, se ha constatado que esta fuente supone una contribución inferior al 1% de la huella total (A1+2+3). Se realizará un seguimiento de la evolución de estos datos en los próximos inventarios de gases de efecto invernadero de la compañía para comprobar que su representación se mantiene por debajo de este nivel (1%).

3. FACTORES DE EMISIÓN

En la siguiente tabla se recogen los factores de emisión empleados en el cálculo de las emisiones GEI debidas a consumo de energía y combustibles por parte de la organización:

Tabla 2: Fuentes factores de emisión (FE) A1 y A2

COMBUSTIÓN ESTACIONARIA Y MÓVIL

Tipo de combustible	Alcance	GEI	Fuente pública	Tipo de combustible
Gasóleo, gasolina y propano	A1	CO_2 CH_4 N_2O	MITERD	Ministerio para la Transición y el Reto Demográfico
Gas natural	A1	CO_2 CH_4 N_2O	MITERD	
Queroseno	A1	CO_2 CH_4 N_2O	MITERD	
HVO y biometano	A1	CO_2 CH_4 N_2O	MITERD	
Biopropano	A1	CO_2 CH_4 N_2O	Certificado de sostenibilidad del proveedor	

COMPRA DE ELECTRICIDAD

Tipo de combustible	Alcance	GEI	Fuente pública	Observaciones
Electricidad	A2	CO_2	MITERD	FE para el método basado en el mercado para la comercializadora. Para el cálculo de las emisiones debidas a la compra de electricidad, conjuntamente a este factor de emisión se aplican las garantías de origen de energía renovable adquiridas por la compañía en el periodo de cálculo de la huella correspondiente.

OTROS FACTORES DE EMISIÓN

Origen de las emisiones de GEI	Alcance	GEI	Fuente pública	Observaciones
Papel adquirido	A3, categoría 1	CO_2	DEFRA	
Agua adquirida	A3, categoría 1	CO_2	Guía de la oficina de cambio climático de la Generalitat de Cataluña	
Bienes y servicios adquiridos	A3, categoría 1	CO_2	CNAE/INE	Se calcula el factor de emisión mediante un modelo EEIO en base al código de actividad CNAE (Código Nacional de Actividad Económica) equivalente y el factor de emisión total publicado por el INE para ese CNAE.
Bienes capitales	A3, categoría 2	CO_2	CNAE/INE	Se calcula el factor de emisión mediante un modelo EEIO en base al código de actividad CNAE (Código Nacional de Actividad Económica) equivalente y el factor de emisión total publicado por el INE para ese CNAE
Gasóleo, gasolina, gas natural, propano, queroseno, HVO, biometano, biopropano y electricidad	A3, categoría 3	CO_2	DEFRA	
Residuos	A3, categoría 5	CO_2	OCCC/DEFRA	Se emplean los factores de la OCCC (Oficina Catalana de Cambio Climático), de menor incertidumbre geográfica. En caso de no existir el factor para un determinado residuo, se opta por los establecidos por DEFRA.

Tabla 2: Fuentes factores de emisión (FE) A1, A2 y A3

OTROS FACTORES DE EMISIÓN				
Origen de las emisiones de GEI	**Alcance**	**GEI**	**Fuente pública**	**Observaciones**
Viajes de trabajo	A3, categoría 6	CO2	DEFRA	Se emplearán los factores de emisión de DEFRA, salvo para los desplazamientos en avión cuyas emisiones se calcularán directamente mediante las calculadoras de OACI e IATA.
Desplazamientos casa-trabajo-casa de los empleados	A3, categoría 7	CO2	OCCC/DEFRA	Se emplean los factores de la OCCC (Oficina Catalana de Cambio Climático), de menor incertidumbre geográfica. En caso de no existir el factor para un determinado modo de transporte, se opta por los establecidos por DEFRA.
Activos arrendados por la organización	A3, categoría 8	CO2	CNAE/INE	Se calcula el factor de emisión mediante un modelo EEIO en base al código de actividad CNAE (Código Nacional de Actividad Económica) equivalente y el factor de emisión total publicado por el INE para ese CNAE.
Movimientos de los pasajeros desde y hacia los aeropuertos	A3, categoría 9	CO2	OCCC/DEFRA	Se emplean los factores de la OCCC (Oficina Catalana de Cambio Climático), de menor incertidumbre geográfica. En caso de no existir el factor para un determinado modo de transporte, se opta por los establecidos por DEFRA.
Movimientos de carga desde los aeropuertos	A3, categoría 9	CO2	OCCC	
LTO	A3, categoría 11	CO2	MITERD	
APUs	A3, categoría 11	CO2	Factores de emisión de la herramienta AEDT de la FAA	
Handling	A3, categoría 11	CO2	EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook	Para las emisiones asociadas a la actividad de los agentes de handling: se contabilizarán las emisiones calculadas a partir de los consumos de combustibles proporcionadas por los principales agentes de handling. (requerimiento contractual)
Inversiones	A3, categoría 15	CO2	CNAE/INE	Se calcula el factor de emisión mediante un modelo EEIO en base al código de actividad CNAE (Código Nacional de Actividad Económica) equivalente y el factor de emisión total publicado por el INE para ese CNAE.

Los factores de emisión utilizados son los más recientes a la fecha de cálculo de la huella de carbono publicados por cada una de las fuentes públicas indicadas en la tabla.

4. INCERTIDUMBRE Y ESTIMACIONES

Todos los procesos en los que se enmarcan las distintas fuentes de emisión están dentro del alcance del Sistema de Calidad y Medioambiente de Aena. Dicho sistema está certificado conforme a las normas ISO 9001:2000 e ISO 14001:2004. La implantación de los mencionados sistemas de calidad minimiza la incertidumbre de la información utilizada para el cálculo del inventario de GEI.

Asimismo, para minimizar la incertidumbre asociada a los factores de emisión, se utilizan las fuentes oficiales siempre que es posible (ver tabla incluida en el apartado “FACTORES DE EMISIÓN”).

Por otro lado, la información de los datos de actividad asociada a las fuentes de emisión del alcance 1 y 2 procede, siempre que ha resultado posible de facturas, que son registros comerciales que se basan en medidas de contadores que cumplen con las normas que marca la legislación vigente.

Además, la información de los datos de partida asociados a las fuentes de emisión de las diferentes categorías del alcance 3 procede, según corresponda, de facturas, registros contables de la compañía, estadísticas públicas realizadas por la compañía e información pública de fuentes oficiales asegurando la validez de los datos en el proceso de recopilación de los mismos. Las bases de datos de los factores de emisión y herramientas de cálculo empleadas para el cálculo las emisiones del alcance 3 son de reconocido prestigio.

No obstante lo anterior, de entre todas las fuentes consideradas en el inventario se considera que la incertidumbre debe tenerse en consideración en el caso de:

- Emisiones de alcance 1: estimaciones del consumo de gas natural, gasóleo, gasolina, propano y queroseno del último mes del año a partir de los datos primarios correspondientes a los meses previos (enero-noviembre) o los meses correspondientes del ejercicio anterior en su caso.
- Emisiones de alcance 2: estimaciones de consumo de electricidad del último mes del año a partir de los datos primarios correspondientes a los meses previos (enero-noviembre) o los meses correspondientes del ejercicio anterior en su caso.
- Emisiones de alcance 3, principalmente en las categorías:
    - Categoría 1: estimaciones del consumo de agua del último mes del año a partir de los datos primarios correspondientes a los meses previos (enero-noviembre).
    - Categoría 3: se utilizan los mismos datos de consumo de combustibles y electricidad que los empleados para calcular las emisiones de alcance 1 y 2, luego debe tenerse en cuenta que se emplean en consecuencia las mismas estimaciones sobre los consumos.
    - Categoría 6: los km’s utilizados para el cálculo de los viajes realizados se han obtenido a través de la mejor fuente disponible para cada modo de transporte y a partir del origen y destino de los viajes realizados
    - Categoría 7: al no disponer de planes de movilidad en todos los aeropuertos el reparto modal de ellos se estima asimilando los porcentajes establecidos en los planes de movilidad existentes del aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, en función del tamaño del aeropuerto y la red de transporte público que lo rodea.
    - Categoría 9: en el caso de los aeropuertos que disponen de encuesta de movilidad donde se establecen los % de modos de acceso por tipo de transporte y factor de ocupación se ha utilizado ese dato aplicado al aeropuerto y en el caso de aquellos aeropuertos que no disponen de estas encuestas se ha utilizado el promedio.
    - Categoría 11: para el cálculo de las emisiones debidas a LTO se emplean los datos de emisiones del inventario nacional de emisiones remitidos por el Ministerio de Transportes del año inmediatamente anterior (el más reciente disponible) y se ajusta al año en que se calcula la huella aplicando el ratio de ATUs de los dos años considerados.

BLOQUE C

Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC)

A ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD 2
B JUNTA GENERAL 8
C ESTRUCTURA DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA SOCIEDAD 10
D OPERACIONES VINCULADAS Y OPERACIONES INTRAGRUPO 46
E SISTEMAS DE CONTROL Y GESTIÓN DE RIESGOS 52
F SISTEMAS INTERNOS DE CONTROL Y GESTIÓN DE RIESGOS EN RELACIÓN CON EL PROCESO DE EMISIÓN DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA (SCIIF) 60
G GRADO DE SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES DE GOBIERNO CORPORATIVO 74
H OTRAS INFORMACIONES DE INTERÉS 93
ANEXO 95

A ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

A.1 Complete el siguiente cuadro sobre el capital social y los derechos de voto atribuidos, incluidos, en su caso, los correspondientes a las acciones con voto por lealtad, a la fecha de cierre del ejercicio:

Indique si los estatutos de la sociedad contienen la previsión de voto doble por lealtad:

No ☒

Sí ☐ **Fecha de aprobación en junta**

Periodo mínimo de titularidad ininterrumpida exigido por los estatutos

Indique si la sociedad ha atribuido votos por lealtad:

No ☒ **Sí** ☐

Fecha de la última modificación del capital social	Capital social	Número de acciones	Número de derechos de voto (sin incluir los votos adicionales atribuidos por lealtad)	Número de derechos de voto adicionales atribuidos correspondientes a acciones con voto por lealtad	Número total de derechos de voto, incluidos los votos adicionales atribuidos por lealtad
11/2/2015	1.500.000.000	150.000.000	150.000.000	0	150.000.000

Número de acciones inscritas en el libro registro especial pendientes de que se cumpla el período de lealtad 0

Indique si existen distintas clases de acciones con diferentes derechos asociados:

Sí ☐ **No** ☒

A.2 Detalle los titulares directos e indirectos de participaciones significativas a la fecha de cierre del ejercicio, incluidos los consejeros que tengan una participación significativa:

Nombre o denominación social del accionista	% derechos de voto atribuidos a las acciones (incluidos votos por lealtad)		% derechos de voto a través de instrumentos financieros		% total de derechos de voto
	Directo	Indirecto	Directo	Indirecto	
ENAIRE	51,00	0,00	0,00	0,00	51,00
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	0,00	2,841	0,00	3,416	6,257
BLACKROCK, INC.	0,00	3,016	0,00	0,055	3,071
VERITAS ASSET MANAGEMENT LLP	0,00	3,024	0,00	0,00	3,024

Observaciones

Detalle de la participación indirecta:

Nombre o denominación social del titular indirecto	Nombre o denominación social del titular directo	% derechos de voto atribuidos a las acciones (incluidos votos por lealtad)	% derechos de voto a través de instrumentos financieros	% total de derechos de voto
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	TCI LUXEMBOURG, S.Á.R.L.,	2,071	0	2,071
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	CIFF CAPITAL UK LP	0,769	0	0,769
HOHN, CHRISTOPHER ANTHONY	THE CHILDREN'S INVESTMENT MASTER FUND	0	3,416	3,416
BLACKROCK, INC.	VARIAS ENTIDADES GESTIONADAS POR BLACKROCK	3,016	0,055	3,071
VERITAS ASSET MANAGEMENT LLP	ENTIDADES GESTIONADAS POR VERITAS ASSET MANEGEMENT LLP	3,024	0	3,024

Observaciones

Indique los movimientos en la estructura accionarial más significativos acaecidos durante el ejercicio:

Movimientos más significativos

A.3 Detalle, cualquiera que sea el porcentaje, la participación al cierre de ejercicio de los miembros del consejo de administración que sean titulares de derechos de voto atribuidos a acciones de la sociedad o a través de instrumentos financieros, excluidos los consejeros que se hayan identificado en el apartado A.2, anterior:

Nombre o denominación social del consejero	% derechos de voto atribuidos a las acciones (incluidos votos por lealtad)		% derechos de voto a través de instrumentos financieros		% total de derechos de voto
	Directo	Indirecto	Directo	Indirecto	
FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	0,0002	0	0	0	0
Total	0,0002	0	0	0	0

% total de derechos de voto titularidad de miembros del consejo de administración	0

Observaciones
El Consejero D. Francisco Javier Marín San Andrés poseen 340 acciones de Aena, lo que supone un porcentaje irrelevante de acciones de voto. No hay Consejeros que ostenten una participación indirecta en el capital social de la Sociedad.

Detalle el porcentaje total de derechos de voto representados en el consejo:

% total de derechos de voto representados en el consejo de administración	51

Observaciones
El 51% corresponde al Accionista mayoritario ENAIRE, representado en el Consejo de Administración, pero que no ostenta directamente la condición de Consejero.

A.4 Indique, en su caso, las relaciones de índole familiar, comercial, contractual o societaria que existan entre los titulares de participaciones significativas, en la medida en que sean conocidas por la sociedad, salvo que sean escasamente relevantes o deriven del giro o tráfico comercial ordinario, excepto las que se informen en el apartado A.6:

Nombre o denominación social relacionados	Tipo de relación	Breve descripción
CHRISTOPHER ANTHONY HOHN y THE CHILDREN´S INVESTMENT MASTER FUND	SOCIETARIA	THE CHILDREN'S INVESTMENT MASTER FUND está gestionado por TCI ADVISORY SERVICES LLP en virtud de contratos de inversión. TCI ADVISORY SERVICES LLP está controlada por Christopher A. Hohn.

A.5 Indique, en su caso, las relaciones de índole comercial, contractual o societaria que existan entre los titulares de participaciones significativas y la sociedad y/o su grupo, salvo que sean escasamente relevantes o deriven del giro o tráfico comercial ordinario:

Nombre o denominación social relacionados	Tipo de relación	Breve descripción
AENA, S.M.E., S.A. y ENAIRE E.P.E.	SOCIETARIA Y CONTRACTUAL	ENAIRE es titular del 51 % de las acciones de AENA. También tiene relación contractual por ser titular de contratos derivados de tráfico comercial ordinario de la Sociedad.

A.6 Describa las relaciones, salvo que sean escasamente relevantes para las dos partes, que existan entre los accionistas significativos o representados en el consejo y los consejeros, o sus representantes, en el caso de administradores persona jurídica.

Explique, en su caso, cómo están representados los accionistas significativos. En concreto, se indicarán aquellos consejeros que hubieran sido nombrados en representación de accionistas significativos, aquellos cuyo nombramiento hubiera sido promovido por accionistas significativos, o que estuvieran vinculados a accionistas significativos y/o entidades de su grupo, con especificación de la naturaleza de tales relaciones de vinculación. En particular, se mencionará, en su caso, la existencia, identidad y cargo de miembros del consejo, o representantes de consejeros, de la sociedad cotizada, que sean, a su vez, miembros del órgano de administración, o sus representantes, en sociedades que ostenten participaciones significativas de la sociedad cotizada o en entidades del grupo de dichos accionistas significativos.

Nombre o denominación social del consejero o representante, vinculado	Nombre o denominación social del accionista significativo vinculado	Denominación social de la sociedad del grupo del accionista significativo	Descripción relación / cargo
MAURICI LUCENA BETRIU	ENAIRE	ENAIRE	Consejero Ejecutivo Presidente y Consejero Delegado de Aena
Mª ISABEL BADÍA GAMARRA	ENAIRE	ENAIRE	Directora del Gabinete de la Secretaría de Estado de Vivienda y Agenda Urbana, del Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana,
MARIA CARMEN CORRAL ESCRIBANO	ENAIRE	ENAIRE	Subdirectora General de Planificación, Red Transeuropea y Logística del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y es Consejera de ADIF Alta velocidad
MANUEL DELACAMPAGNE CRESPO	ENAIRE	ENAIRE	Subdirector de Análisis Sectorial del Ministerio de Economía, Comercio y Empresa
FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	ENAIRE	ENAIRE	Vicepresidente Ejecutivo de Aena
ÁNGELA PALOMA MARTÍN FERNÁNDEZ	ENAIRE	ENAIRE	Ex Directora del Gabinete de la Ministra de Industria, Comercio y Turismo
ANGÉLICA MARTÍNEZ ORTEGA	ENAIRE	ENAIRE	Secretaria General Técnica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

A.7 Indique si han sido comunicados a la sociedad pactos parasociales que la afecten según lo establecido en los artículos 530 y 531 de la Ley de Sociedades de Capital. En su caso, descríbalos brevemente y relacione los accionistas vinculados por el pacto:

Sí ☐ No ☒

Indique si la sociedad conoce la existencia de acciones concertadas entre sus accionistas. En su caso, descríbalas brevemente:

Sí ☐ No ☒

A.8 Indique si existe alguna persona física o jurídica que ejerza o pueda ejercer el control sobre la sociedad de acuerdo con el artículo 5 de la Ley del Mercado de Valores. En su caso, identifíquela:

Sí ☒ No ☐

Nombre o denominación social
ENAIRE

A.9 Complete los siguientes cuadros sobre la autocartera de la sociedad:

A fecha de cierre del ejercicio:

Número de acciones directas	Número de acciones indirectas	% total sobre capital social
		0

A.10 Detalle las condiciones y plazo del mandato vigente de la junta de accionistas al consejo de administración para emitir, recomprar o transmitir acciones propias.

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 29 de octubre de 2020 autorizó la adquisición derivativa de acciones de AENA, S.M.E., S.A., por parte de la propia Sociedad, o por sociedades de su grupo, al amparo de lo previsto en los artículos 146 y concordantes de la Ley de Sociedades de Capital, cumpliendo los requisitos y limitaciones establecidos en la legislación vigente en cada momento, todo ello en los términos siguientes:

- Modalidades de adquisición: Las adquisiciones podrán realizarse directamente por la Sociedad o indirectamente a través de sociedades de su grupo, y las mismas podrán formalizarse, en una o varias veces, mediante compraventa, permuta o cualquier otro negocio jurídico válido en Derecho.
- Número máximo de acciones a adquirir: El valor nominal de las acciones a adquirir, sumado, en su caso, al de las que ya se posean, directa o indirectamente, no excederá del porcentaje máximo legalmente permitido en cada momento.
- Contravalor máximo y mínimo: El precio de adquisición por acción será como mínimo el valor nominal y como máximo el de cotización en Bolsa en la fecha de adquisición.
- Duración de la autorización: Esta autorización se otorga por un plazo de cinco años.

Asimismo, y a los efectos de lo dispuesto por el párrafo segundo de la letra a) del artículo 146.1 de la Ley de Sociedades de Capital, se deja expresa constancia de que se otorga expresa autorización para la adquisición de acciones de la Sociedad por parte de cualquiera de sus filiales, en los mismos términos antes referidos.

La autorización incluye también la adquisición de acciones que, en su caso, hayan de ser entregadas directamente a los trabajadores o administradores de la Sociedad o sociedades de su grupo, o como consecuencia del ejercicio de derechos de opción de que aquellos sean titulares.

A.11 Capital flotante estimado:

	%
Capital Flotante estimado	40,12

A.12 Indique si existe cualquier restricción (estatutaria, legislativa o de cualquier índole) a la transmisibilidad de valores y/o cualquier restricción al derecho de voto. En particular, se comunicará la existencia de cualquier tipo de restricciones que puedan dificultar la toma de control de la sociedad mediante la adquisición de sus acciones en el mercado, así como aquellos regímenes de autorización o comunicación previa que, sobre las adquisiciones o transmisiones de instrumentos financieros de la compañía, le sean aplicables por normativa sectorial.

Sí ☐ No ☒

A.13 Indique si la junta general ha acordado adoptar medidas de neutralización frente a una oferta pública de adquisición en virtud de lo dispuesto en la Ley 6/2007.

Sí ☐ No ☒

A.14 Indique si la sociedad ha emitido valores que no se negocian en un mercado regulado de la Unión Europea.

Sí ☐ No ☒

B JUNTA GENERAL

B.1 Indique y, en su caso detalle, si existen diferencias con el régimen de mínimos previsto en la Ley de Sociedades de Capital (LSC) respecto al quórum de constitución de la junta general.

Sí ☐ No ☒

B.2 Indique y, en su caso, detalle si existen diferencias con el régimen previsto en la Ley de Sociedades de Capital (LSC) para la adopción de acuerdos sociales:

Sí ☐ No ☒

B.3 Indique las normas aplicables a la modificación de los estatutos de la sociedad. En particular, se comunicarán las mayorías previstas para la modificación de los estatutos, así como, en su caso, las normas previstas para la tutela de los derechos de los socios en la modificación de los estatutos.

La modificación de los Estatutos Sociales se regula en los artículos 14.(iv), 17.4, 25.5 y 27.2 de los Estatutos Sociales y 8.(iv), 13.3, 42.2 y 43.3 del Reglamento de la Junta General de Accionistas. El régimen contenido en dichos artículos replica el establecido por la Ley de Sociedades de Capital.

La Junta General de Accionistas decidirá sobre los asuntos atribuidos a la misma por la Ley, por los Estatutos Sociales (art. 14) y por el Reglamento de la Junta General de Accionistas (art. 8)

Para acordar válidamente el aumento o la reducción del capital y cualquier otra modificación de los Estatutos Sociales, la emisión de obligaciones, la supresión o la limitación del derecho de adquisición preferente de nuevas acciones, así como la transformación, la fusión, la escisión o la cesión global de activo y pasivo y el traslado de domicilio al extranjero, si el capital presente o representado supera el cincuenta por ciento (50%) bastará con que el acuerdo se adopte por mayoría absoluta. Sin embargo, se requerirá el voto favorable de los dos tercios (2/3) del capital presente o representado en la Junta General de Accionistas cuando en segunda convocatoria concurran accionistas que representen el veinticinco por ciento (25%) o más del capital suscrito con derecho de voto sin alcanzar el cincuenta por ciento (50%) (art. 25.5 de los Estatutos Sociales y art. 43.3 del Reglamento de la Junta General de Accionistas).

Cuando la Junta General de Accionistas haya de tratar la modificación de los Estatutos Sociales, en el anuncio de convocatoria, además de las menciones que en cada caso exige la ley, se hará constar el derecho que corresponde a todos los accionistas de examinar en el domicilio social el texto íntegro de la modificación propuesta y del informe sobre la misma y de pedir la entrega o el envío gratuito de dichos documentos (art. 17.4 de los Estatutos Sociales y art. 13.3 del Reglamento de la Junta General de Accionistas).

Asimismo, en la Junta General de Accionistas deberá votarse separadamente cada artículo o grupo de artículos que no sean interdependientes (art. 27.2 de los Estatutos Sociales y 42.2 del Reglamento de la Junta General de Accionistas).

B.4 Indique los datos de asistencia en las juntas generales celebradas en el ejercicio al que se refiere el presente informe y los de los dos ejercicios anteriores:

Fecha junta general	Datos de asistencia				
	% de presencia física	% en representación	% voto a distancia		Total
			Voto electrónico	Otros	
27/04/2021	0	86,42	0	0,82	87,24
De los que Capital flotante:	0	32,45	0	0,39	32,84
31/03/2022	0,00064	35,83	0,0007	51,81	87,64
De los que Capital flotante:	0	32,86	0	0,81	33,68
20/04/2023	0,0015	35,92	0,0016	51,8	87,72
De los que Capital flotante:	0	27,04	0	0,80	27,84

Observaciones
La Junta General Ordinaria de Accionistas del pasado 20 de abril de 2023 se celebró en modalidad mixta, con asistencia presencial y telemática de los accionistas de conformidad con lo previsto en el artículo 15.8 de los Estatutos Sociales y en el artículo 11.6 del Reglamento de la Junta General de Accionistas de la Sociedad. En este sentido, se puso a disposición de los accionistas un enlace en la página web de la Sociedad para acceder de forma telemática a la Junta y ejercitar sus derechos de voto. Asimismo, los accionistas pudieron votar a distancia antes de la Junta, por correspondencia postal, remitiendo su tarjeta de asistencia, delegación y voto al domicilio social, y de forma telemática través del formulario habilitado al efecto en la página web de la Sociedad (votos reflejados en la columna “Otros”). La presencia física en la Junta General de Accionistas de 2023 fue la correspondiente a 2.272 acciones, lo que supone un 0,0015 %. Igualmente, los votos electrónicos recibidos fueron los correspondientes a 2.443 acciones, lo que supone un 0,0016%.

B.5 Indique si en las juntas generales celebradas en el ejercicio ha habido algún punto del orden del día que, por cualquier motivo, no haya sido aprobado por los accionistas.

Sí ☐ **No** ☒

B.6 Indique si existe alguna restricción estatutaria que establezca un número mínimo de acciones necesarias para asistir a la junta general, o para votar a distancia:

Sí ☐ **No** ☒

B.7 Indique si se ha establecido que determinadas decisiones, distintas a las establecidas por Ley, que entrañan una adquisición, enajenación, la aportación a otra sociedad de activos esenciales u otras operaciones corporativas similares, deben ser sometidas a la aprobación de la junta general de accionistas.

Sí ☐ **No** ☒

B.8 Indique la dirección y modo de acceso, en la página web de la sociedad, a la información sobre gobierno corporativo y otra información sobre las juntas generales que deba ponerse a disposición de los accionistas a través de la página web de la Sociedad.

www.aena.es – Apartado “accionistas e inversores”. Subapartado “Gobierno Corporativo”.

Información sobre Gobierno Corporativo:

https://www.aena.es/es/accionistas-e-inversores.html

Información a disposición de los accionistas sobre Juntas Generales:

https://www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/junta-general-de-accionistas.html

C ESTRUCTURA DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA SOCIEDAD

C.1 Consejo de administración

C.1.1 Número máximo y mínimo de consejeros previstos en los estatutos sociales y el número fijado por la junta general:

Número máximo de consejeros	15
Número mínimo de consejeros	10
Número de consejeros fijado por la junta	15

C.1.2 Complete el siguiente cuadro con los miembros del consejo:

Nombre o denominación social del consejero	Representante	Categoría del consejero	Cargo en el consejo	Fecha primer nombramiento	Fecha último nombramiento	Procedimiento de elección
LUCENA BETRIU, MAURICI		Ejecutivo	Presidente-Consejero Delegado	16/07/2018	31/03/2022	Junta General de Accionistas
BADÍA GAMARRA, Mª ISABEL		Dominical	Consejero	20/06/2023	20/06/2023	Por Cooptación
CANO PIQUERO, IRENE		Independiente	Consejero	29/10/2020	29/10/2020	Junta General de Accionistas
CORRAL ESCRIBANO, MARIA CARMEN		Dominical	Consejero	20/04/2023	20/04/2023	Junta General de Accionistas
DELACAMPAGNE CRESPO, MANUEL		Dominical	Consejero	28/10/2021	28/10/2021	Junta General de Accionistas
GONZÁLEZ-IZQUIERDO REVILLA, Mª DEL CORISEO		Independiente	Consejero	31/03/2022	20/04/2023	Junta General de Accionistas
IGLESIAS HERRAIZ, LETICIA		Independiente	Consejero	09/04/2019	20/04/2023	Junta General de Accionistas
LÓPEZ SEIJAS, AMANCIO		Independiente	Consejero	03/06/2015	29/10/2020	Junta General de Accionistas
MARÍN SAN ANDRÉS FRANCISCO JAVIER		Ejecutivo	Consejero y Vicepresidente Segundo	29/10/2020	29/10/2020	Junta General de Accionistas
MARTIN FERNÁNDEZ, ÁNGELA PALOMA		Dominical	Consejero	20/06/2023	20/06/2023	Por cooptación
MARTÍNEZ ORTEGA, ANGÉLICA		Dominical	Consejero	16/07/2018	20/04/2023	Junta General de Accionistas
RÍO CORTÉS, JUAN		Independiente	Consejero	22/12/2020	22/12/2020	Junta General de Accionistas
TERCEIRO LOMBA, JAIME		Independiente	Consejero Coordinador y Vicepresidente Primero	06/03/2015	29/10/2020	Junta General de Accionistas
VARELA MUIÑA, TOMÁS		Independiente	Consejero	29/11/2022	20/04/2023	Junta General de Accionistas

Número total de consejeros	14

Observaciones
El número de miembros del Consejo de Administración con cargo vigente a fecha 31 de diciembre de 2023 es de 14, existiendo a dicha fecha una vacante en el Consejo de Administración derivada de la dimisión presentada el día 28 de noviembre de 2023, con efectos desde el 29 de noviembre de 2023, por Dª. Pilar Arranz Notario.

Indique los ceses que, ya sea por dimisión o por acuerdo de la junta general, se hayan producido en el consejo de administración durante el periodo sujeto a información:

Nombre o denominación social del consejero	Categoría del consejero en el momento de cese	Fecha del último nombra-miento	Fecha de baja	Comisiones especializadas de las que era miembro	Indique si el cese se ha producido antes del fin del mandato
EVA BALLESTÉ MORILLAS	Dominical	31/03/2022	19/04/2023	Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	SI
JUAN IGNACIO DÍAZ BIDART	Dominical	20/04/2023	10/05/2023	-	SI
RAÚL MÍGUEZ BAILO	Dominical	28/09/2021	16/06/2023	Comisión Ejecutiva y Comisión de Auditoría	SI
PILAR ARRANZ NOTARIO	Dominical	20/04/2023	29/11/2023	Comisión Ejecutiva y Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	SI

Causa del cese, cuando se haya producido antes del término del mandato y otras observaciones; información sobre si el consejero ha remitido una carta al resto de miembros del consejo y, en el caso de ceses de consejeros no ejecutivos, explicación o parecer del consejero que ha sido cesado por la junta general
Dª Eva Ballesté Morillas presentó su dimisión el día 22 de febrero de 2023 con efectos desde el 19 de abril de 2023 debido a la necesidad de dedicar su esfuerzo y atención a sus nuevas responsabilidades como Consejera en Puertos del Estado. D. Juan Ignacio Díaz Bidart presentó su dimisión el día 10 de mayo de 2023, con efectos desde ese día, debido a la necesidad de dedicar su tiempo y esfuerzo a las nuevas responsabilidades derivadas de su nombramiento como Director General de la Escuela de Organización Industrial. D. Raúl Míguez Bailo presentó su dimisión el día 12 de junio de 2023, con efectos desde el 16 de junio de 2023 debido a la necesidad de concentrar su dedicación y esfuerzo en las nuevas responsabilidades encomendadas en la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF. Dª. Pilar Arranz Notario presentó su dimisión el día 28 de noviembre de 2023, con efectos desde el 29 de noviembre de 2023 por motivos personales.

C.1.3 Complete los siguientes cuadros sobre los miembros del consejo y su distinta categoría:

CONSEJEROS EJECUTIVOS

Nombre o denominación del consejero	Cargo en el organigrama de la sociedad	Perfil
MAURICI LUCENA BETRIU	PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO	Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales (especialidad Economía) por la Universidad Pompeu Fabra (UPF), Barcelona, y Master en Economía y Finanzas por el Centro de Estudios Monetarios y Financieros (CEMFI) del Banco de España. Hasta su incorporación en Aena, ha ocupado diversos puestos directivos tanto en el sector público como en el privado tales como: consultor económico, director general del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial, director general de Ingeniería de Sistemas para la Defensa de España, Presidente del Consejo de la Agencia Espacial Europea y Director de Gestión Patrimonial y Prudencial del Banco Sabadell.
FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	VICEPRESIDENTE EJECUTIVO	Ingeniero superior aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid, ha cursado los Programas de Dirección Económica y Financiera por la Cámara de Comercio de Madrid y el de Alta Dirección (PADE) por el IESE. En la actualidad, es Vicepresidente Ejecutivo de Aena, S.M.E., S.A., Consejero Delegado de Aena Internacional, Presidente del Consejo de Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB) y Presidente de Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB). Le reportan directamente la Dirección General de Aeropuertos, la Dirección General Comercial e Inmobiliaria, la Dirección de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia al cliente, la Dirección de Tecnologías de la Información y Digitalización y Aena Internacional, junto sus sociedades filiales y participadas.. Además de sus cargos en Aena, es miembro del Consejo Ejecutivo de ACI EUROPE (Airports Council International), miembro del Consejo Ejecutivo de ACI WORLD y miembro del Consejo Territorial de Madrid del IESE, Alumni Association. Desde su incorporación a Aena en 1991, ha ocupado diferentes cargos directivos, habiendo sido Director General de Aeropuertos hasta su nombramiento como Vicepresidente Ejecutivo. Anteriormente desempeñó los cargos de Director General de Navegación Aérea, actualmente ENAIRE, y Director de Desarrollo Corporativo. También ha sido Vicepresidente del Consejo de Administración de Centros Logísticos Aeroportuarios, S.A. (CLASA), miembro de los Consejos de Administración de Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO), de London Luton Aiport Operations Limited (LLAOL), de las sociedades mexicanas Aeropuertos Mexicanos del Pacífico S.A.P.I. de CV (AMP) y Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A. de CV (GAP), de las sociedades colombianas Aeropuertos del Caribe, S.A. (ACSA), Sociedad Aeroportuaria de la Costa, S.A. (SACSA) y Aerocali, S.A. Asimismo ha sido Presidente de ACI EUROPE.. Hasta su incorporación a Aena, trabajó en la Universidad Politécnica de Madrid, en la Dirección General de Aviación Civil, en el Centro Experimental de París de la Organización Eurocontrol y en Indra.

Número total de consejeros ejecutivos	2
% sobre el total del consejo	14,29

CONSEJEROS EXTERNOS DOMINICALES

Nombre o denominación del consejero	Cargo en el organigrama de la sociedad	Perfil

Mª ISABEL BADÍA GAMARRA	ENAIRE	Licenciada en Derecho por la Universidad Autónoma de Madrid. En 2007 fue nombrada funcionaria de carrera tanto del Cuerpo Superior de Gestión Catastral como del Cuerpo Técnico de Gestión Catastral, pertenecientes al Ministerio de Hacienda, aprobadas ambas oposiciones en el mismo año. Tras incorporarse como primer destino en la Gerencia Regional del Catastro de Canarias en Las Palmas de Gran Canaria, ha desempeñado distintas responsabilidades en el Ministerio de Vivienda, como Jefa de Área Jurídica y Consejera Técnica. También ha sido Jefa de Área de Gestión Integrada de dominio público marítimo-terrestre en la Dirección General de la Costa y del Mar en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. Desde 2011, ha desempeñado diferentes funciones en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana como subdirectora adjunta de la Subdirección General de Política y Ayudas a la Vivienda; desde enero de 2017 como Vocal Asesora de la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo y, desde septiembre de 2018 como Jefa de Gabinete Técnico de la Secretaría General de Vivienda, así como de la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda, puesto que desempeñó hasta marzo de 2023, cuando fue nombrada Directora del Gabinete de la Secretaría de Estado, Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Desde el 29 de noviembre de 2023, es Directora del Gabinete de la Secretaría de Estado de Vivienda y Agenda Urbana, del Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana, puesto que actualmente desempeña.
Mª CARMEN CORRAL ESCRIBANO	ENAIRE	Ingeniera de Caminos Canales y Puertos por la UPM y Programa de Dirección General en IESE. Cuenta con una sólida experiencia profesional en planificación estratégica, mecanismos de financiación y promoción de proyectos relacionados con el sector del transporte tanto para el sector público como privado. Actualmente es subdirectora general de Planificación, Red Transeuropea y Logística, encargada de la coordinación de las políticas de planificación y gestión de las Redes Transeuropeas de Transporte, y las relaciones instituciones nacionales y europeas a estos efectos, planificación multimodal de infraestructuras y coordinación o aplicación de los programas de financiación europea sectoriales como el Mecanismo Conectar Europa, de desarrollo regional o del Plan de Recuperación para transporte sostenible y digital. Forma parte del gabinete de la Secretaría de Estado del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y es Consejera de ADIF Alta velocidad. Desde 2006 ha desempeñado diversos cargos en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, comenzando en la Dirección General de Carreteras y antes de su ingreso en la Administración General del Estado (AGE) trabajó en el campo de las estructuras especiales. Con anterioridad, ocupó el puesto de Directora Técnica en la misma Secretaría de Estado y ha sido la responsable de la puesta en marcha de la Oficina del Plan de Recuperación en Ineco.
MANUEL DELACAMPAGNE CRESPO	ENAIRE	Licenciado en Economía y Derecho por la Universidad Carlos III de Madrid y Técnico Comercial y Economista del Estado. Programa de Dirección en Finanzas Corporativas del Instituto de Empresa Desde septiembre de 2021 ocupa el cargo de Subdirector de Análisis Sectorial en el Ministerio de Economía, Comercio y Empresa. Funcionario de carrera, inició su experiencia profesional en la Secretaria de Estado de Comercio. Posteriormente, fue nombrado representante de España en el Directorio Ejecutivo del Grupo del Banco Africano de Desarrollo en Túnez entre 2010 y 2013. Hasta 2015 siguió ligado a los asuntos relacionados con las instituciones financieras multilaterales y las políticas de cooperación al desarrollo en el Ministerio de Economía y Competitividad en Madrid. Entre 2015 y 2016 desempeño labores de asesor en el gabinete del Secretario de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa. Posteriormente, entre 2016 y 2020, estuvo trabajando en el gabinete de sucesivos ministros de economía, principalmente en temas relacionados con la economía española. En 2020 empezó a trabajar en la Dirección General de Política Económica, en asuntos regulatorios, siendo nombrado Subdirector de Análisis Sectorial en septiembre de 2021. Además de esta trayectoria en la Administración General del Estado, ha formado parte del Consejo de Administración de la Sociedad Estatal Correos y de la Sociedad Hipódromo de la Zarzuela, siendo además Presidente de la Comisión de Auditoría de esta última.

ÁNGELA PALOMA MARTÍN FERNÁNDEZ	ENAIRE	Diplomada en Biblioteconomía y Documentación y Licenciada en Periodismo por la Universidad Carlos III de Madrid y Máster en Comunicación Política y Corporativa en la Universidad de Navarra & The Goerge Washington University y Doctora Cum Laude en Estudios de Género: Culturas, Sociedades y Políticas. Inició su carrera trabajando como asesora de comunicación en diferentes empresas como Llorente & Cuenta, Cicere Comunicación, y como Editora y colaboradora en Campaigns & Elections, habiendo sido consultora en Ideograma S.A y directora de Ideograma LATAM, (consultora de comunicación que trabaja en 10 países en Comunicación institucional y comunicación estratégica y corporativa) y analista de política nacional e internacional desde la perspectiva estratégica en Bez. Anteriormente ha sido consultora en comunicación y política corporativa y profesora asociada en la Universidad Carlos III de Madrid y durante 2020 y 2022 ha sido profesora de Postgrado de Comunicación y Liderazgo Político en la Universitat Autònoma de Barcelona. Fue asesora en el Gabinete del Ministro del Interior desde junio 2018 hasta febrero de 2020 y asesora en el Gabinete de la Presidencia del Gobierno de España desde febrero de 2020 hasta septiembre de 2022. Desde septiembre de 2022 hasta abril de 2023 ha sido Directora del Gabinete de la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial en el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. Ha sido Consejera en MAYASA (Minas de Almadén y Arrayanes, S.A.SME GRUPO SEPI), en Red.es y de Incibe y desde abril de 2023 hasta noviembre de 2023 ha sido Directora General del Gabinete del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.
ANGÉLICA MARTÍNEZ ORTEGA	ENAIRE	Licenciada en Derecho. Pertenece al Cuerpo Superior de Interventores y Auditores del Estado. Cuenta con más de 15 años de experiencia en el sector público, en la Administración del Estado, desarrollando actuaciones de planificación, supervisión y control en distintas áreas de gasto público. En su trayectoria profesional, ha ocupado diversos puestos en la Intervención General de la Administración del Estado y formó parte de los Consejos de Administración de CETARSA y RUMASA. Actualmente, es la Secretaria General Técnica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Número total de consejeros dominicales	5
% sobre el total del consejo	35,71

CONSEJEROS EXTERNOS INDEPENDIENTES

Nombre o denominación del consejero	Perfil
IRENE CANO PIQUERO	Licenciada en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad de Oviedo, es activa defensora del papel de la digitalización en el futuro de las organizaciones y de la necesidad de formar a las personas en las competencias digitales necesarias para la ciudadanía digital. Es directora general de Meta España y Portugal desde junio de 2012 donde dirige la estrategia de Facebook, Instagram y Whatsapp en el mercado español y el portugués. Se incorporó a Facebook, ahora denominado Meta, en enero de 2010 como directora comercial y de Desarrollo de Negocio tras más de 10 años de experiencia en el sector, donde ha trabajado para las principales empresas tecnológicas. Antes de dirigir el equipo de Meta España, desarrolló su carrera profesional en Google, primero como responsable de operaciones en 2003 y posteriormente como directora de Agencias en 2006. Anteriormente trabajó durante 3 años en el departamento comercial de Yahoo! A lo largo de su carrera profesional, también ha dirigido el Departamento Comercial de Orange España en 2009. Colabora activamente con diversas ONGs, entre las que destaca la Fundación Vicente Ferrer.

Mª DEL CORISEO GONZÁLEZ-IZQUIERDO REVILLA	Licenciada en Derecho y en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Pontificia de Comillas (ICADE E-3), Máster en Administración Pública por la Universidad de Harvard, y Economista del Estado. Cuenta con una sólida experiencia en el desarrollo de estrategias y procesos de internacionalización. Ha sido Consejera Delegada de ICEX - España Exportación e Inversiones, y ha estado destinada como Consejera Jefe en las Oficinas Económicas y Comerciales de España en Japón, Shanghai, Ghana, Jordania e Irak. Ha sido Vicepresidenta del Foro de Marcas Renombradas Españolas y miembro del Patronato de las Fundaciones Consejo España-USA, España-China, España-Japón y España-Australia. Ha formado parte de los Consejos de Administración del ICO, el ICEX y el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI). En el ámbito multilateral ha ocupado el puesto de Senior Operations Officer (MENA) del Banco Mundial para desarrollo sostenible del sector privado. En la actualidad es Directora de Planificación y Gestión Corporativa (CFO) en el Operador del Mercado Ibérico de la Energía (OMIE), compañía privada que gestiona el mercado spot de electricidad en la Península Ibérica y participa muy activamente en la operación del mercado mayorista de gas. Es miembro de la Fundación Jaime Garralda - Horizontes Abiertos. En el ámbito docente, ha sido profesora asociada de Derecho Mercantil en la Universidad Autónoma de Madrid
LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales. Sección Empresariales, especialidad Financiera en la Universidad Pontificia de Comillas (ICADE). Es miembro del Registro Oficial de Auditores de Cuentas de España (ROAC). Ha trabajado en la División de Auditoría de Arthur Andersen. Entre 1989 y 2007, desarrolló su carrera profesional en la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV). Desde 2007 hasta 2013, fue CEO en el Instituto de Censores Jurados de España (ICJCE). Asimismo, entre 2013 y 2017 fue consejera independiente, miembro de la Comisión Ejecutiva, presidenta de la Comisión de Riesgo Global y vocal del Comité de Auditoría en Banco Mare Nostrum, S.A. (BMN). Durante 2017 y 2018, desempeñó los cargos de consejera independiente en Abanca Servicios Financieros, EFC, y presidenta de la Comisión Mixta de Auditoría y Riesgos. Desde mayo 2018, es consejera independiente, y desde junio de 2022 es presidenta de la Comisión de Riesgo Integral y vocal de la Auditoría y Cumplimento de ABANCA CORPORACION BANCARIA, S.A. Desde octubre de 2018, es consejera independiente y miembro de la Comisión de Auditoría y Control y de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Sostenibilidad de LAR ESPAÑA REAL ESTATE SOCIMI, S.A. En octubre de 2020 fue nombrada consejera independiente de ACERINOX, S.A y actualmente es Presidenta de la Comisión de Auditoría y miembro de la Comisión de Sostenibilidad. Desde diciembre del 2021, es miembro del Consejo Asesor Internacional de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Pontificia Comillas. Asimismo, desde 2013 es vocal de la Junta Directiva del Club empresarial ICADE y desde 2015 es Patrona de la Fundación Centro Especial de Empleo Prodis. En agosto de 2022 fue nombrada Consejera Independiente y Presidenta de la Comisión de Auditoría de la sociedad Imantia Capital SGIIC
AMANCIO LÓPEZ SEIJAS	Cursó Estudios Empresariales y el Programa de Dirección General de EADA. Es Presidente y Consejero Delegado de las sociedades del Grupo encabezado por la sociedad Hoteles Turísticos Unidos, S.A., compañía que dirige desde su fundación en 1977, que posee una división de explotación hotelera compuesta por una cartera de más de 140 establecimientos. Es Presidente del Consejo Social de la Universidad Rey Juan Carlos (URJC), miembro del Consejo Asesor Turespaña y del Consejo Consultivo de la Patronal Catalana, Foment del Treball, Copresidente de la Comisión de Turismo de AMCHAM y componente del Consejo Directivo del Círculo Empresarial Alianza por Ibeoamérica (CEAPI) y de la Junta rectora del Gremio de Hoteles de Barcelona, además de integrante de la Mesa de Turismo.

JUAN RÍO CORTÉS	Ingeniero Industrial por la Universidad Politécnica de Barcelona y formado en el Royal Institute of Technology de Estocolmo, Suecia, y en el IESE London Business School con MBA en Finanzas, Estrategia y Emprendimiento. Tiene una sólida trayectoria profesional, de más de 25 años de experiencia en los sectores de telecomunicaciones, medios de comunicación, digitales y de tecnología. Su carrera profesional se ha centrado en la estrategia corporativa, en la transformación digital y en el crecimiento de empresas. Ha trabajado en más de 20 países habiendo desarrollado una sólida experiencia internacional, gestionando con éxito equipos de orígenes y características radicalmente diferentes, desde equipos de 2 o 3 personas altamente emprendedoras hasta cientos de miembros en equipos multifuncionales. Actualmente es Director Gerente Senior y codirige el negocio de la consultora de estrategia estadounidense FTI Consulting a nivel mundial en el sector de las telecomunicaciones, en la sede de San Francisco (Estados Unidos). Anteriormente, se unió a FTI Consulting a través de la adquisición de Delta Partners Group en 2020, que ayudó a crear y gestionar desde 2006 hasta 2020. Allí desempeñó funciones como Presidente de Delta Partners Corp (filial estadounidense de Delta Partners Group), Socio Director, Director de Prácticas y Director de la oficina de Silicon Valley. Ha desempeñado, además, funciones como ejecutivo en diversas firmas multinacionales como McKinsey & Co, Bank of America/Merrill Lynch y Oliver Wyman.
JAIME TERCEIRO LOMBA	Doctor Ingeniero Aeronáutico, con premio extraordinario por la Universidad Politécnica de Madrid y Licenciado en Ciencias Económicas, con premio extraordinario, por la Universidad Autónoma de Madrid. Fue Profesor adjunto de Matemáticas de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos (1975-1978), profesor adjunto (1978), profesor agregado (1978-1979) y catedrático (1980-2016) de Econometría y Métodos Estadísticos en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Complutense de Madrid. Vicerrector primero de la Universidad Complutense de Madrid (1980-1981) y Director del Departamento de Económica Cuantitativa desde su creación y en varios períodos. Miembro del Patronato de varias Fundaciones. Premio de Economía Rey de España, en su XIV edición (2012). Diplom Ingenieur en Messerschmitt-Bölkow- Blohm (MBB) (1970-1974). Director General de Expansión y Director general de Planificación e Inversiones del Banco Hipotecario de España (1981-1983). Presidente ejecutivo de la Caja de Madrid (1988-1996), de su Corporación Financiera y del Patronato de su Fundación (1988-1996). Consejero independiente y miembro de la Comisión Ejecutiva de Bankinter (2008-2020); actualmente asesor del Consejo y de sus Comisiones.
TOMÁS VARELA MUIÑA	Licenciado en Económicas por la Universidad de Barcelona y Master in Business Administration por European University. Es miembro del Registro Oficial de Auditores de Cuentas de España (ROAC) y Mediador de Seguros Titulado. Cuenta con una larga experiencia como ejecutivo en el sector financiero y en los mercados financieros internacionales. Desde el 10 de abril de 2023 es presidente de la Comisión de Auditoría.. Actualmente, desde 2022, es consejero independiente y asesor en Finalbion S.L.U., y consejero independiente en Julius Baer, así como Presidente de su Comisión de Auditoría y miembro de la Comisión de Desarrollo e Innovación. También ha ejercido diversas posiciones como consejero durante los últimos 15 años. Entre otras, en TSB Banking Group en el Reino Unido, en las sociedades de seguros compartidas en joint venture entre Zurich Insurance y Banco Sabadell. También fue Presidente del Consejo de Administración de Sabadell Asset Management. Desde 1992 hasta 2021, desarrolló su carrera como ejecutivo en el Banco Sabadell. Durante los últimos 10 años, hasta 2021, ha sido el Director General Financiero (CFO) y, previamente, desde su entrada hasta 2001, desempeñó el cargo de Director de Auditoría Interna. Asimismo, hasta 1992, fue ejecutivo de las áreas de Control y de Organización en Allianz Seguros en España y, previamente, inició su carrera como auditor en Price Waterhouse en España entre 1982 y 1988.

Número total de consejeros independientes	7
% total del consejo	50

Indique si algún consejero calificado como independiente percibe de la sociedad, o de su mismo grupo, cualquier cantidad o beneficio por un concepto distinto de la remuneración de consejero, o mantiene o ha mantenido, durante el último ejercicio, una relación de negocios con la sociedad o con cualquier sociedad de su grupo, ya sea en nombre propio o como accionista significativo, consejero o alto directivo de una entidad que mantenga o hubiera mantenido dicha relación.

En su caso, se incluirá una declaración motivada del consejo sobre las razones por las que considera que dicho consejero puede desempeñar sus funciones en calidad de consejero independiente.

Nombre o denominación social del consejero	Descripción de la relación	Declaración motivada
Sin datos		

OTROS CONSEJEROS EXTERNOS

Se identificará a los otros consejeros externos y se detallarán los motivos por los que no se puedan considerar dominicales o independientes y sus vínculos, ya sea con la sociedad, sus directivos, o sus accionistas:

Nombre o denominación social del consejero	Motivos	Sociedad, directivo o accionista con el que mantiene el vínculo	Perfil
Sin datos			

Número total de otros consejeros externos	N.A.
% total del consejo	N.A.

Indique las variaciones que, en su caso, se hayan producido durante el periodo en la categoría de cada consejero:

Nombre o denominación social del consejero	Fecha del cambio	Categoría anterior	Categoría actual
Sin datos			

C.1.4 Complete el siguiente cuadro con la información relativa al número de consejeras al cierre de los últimos 4 ejercicios, así como la categoría de tales consejeras:

	Número de consejeras				% sobre el total de consejeros de cada categoría			
	Ejercicio 2023	Ejercicio 2022	Ejercicio 2021	Ejercicio 2020	Ejercicio 2023	Ejercicio 2022	Ejercicio 2021	Ejercicio 2020
Ejecutivas	0	0	0	0		0	0	0
Dominicales	4	3	2	3	80	50	28,57	42,86
Independientes	3	3	2	2	42,86	42,86	33,33	33,33
Otras Externas	0	0	0	0	0	0	0	0
Total:	7	6	4	5	50	40	26,67	33,33

C.1.5 Indique si la sociedad cuenta con políticas de diversidad en relación con el consejo de administración de la empresa por lo que respecta a cuestiones como, por ejemplo, la edad, el género, la discapacidad, o la formación y experiencia profesionales. Las entidades pequeñas y medianas, de acuerdo con la definición contenida en la Ley de Auditoría de Cuentas, tendrán que informar, como mínimo, de la política que tengan establecida en relación con la diversidad de género.

Sí ☒ No ☐ Políticas parciales ☐

En caso afirmativo, describa estas políticas de diversidad, sus objetivos, las medidas y la forma en que se ha aplicado y sus resultados en el ejercicio. También se deberán indicar las medidas concretas adoptadas por el consejo de administración y la comisión de nombramientos y retribuciones para conseguir una presencia equilibrada y diversa de consejeros.

En caso de que la sociedad no aplique una política de diversidad, explique las razones por las cuales no lo hace.

Descripción de las Políticas, objetivos, medidas y forma en que se han aplicado, así como los resultados obtenidos:

En febrero de 2016 se aprobó la Política de Selección de Candidatos a Consejeros, que fue modificada por última vez en diciembre de 2023 tras la última revisión anual, pasando a denominarse Política de Selección de miembros del Consejo de Administración. En esta política se establece que: (i) el proceso de selección debe favorecer cualquier tipo de diversidad y evitar cualquier sesgo implícito que pueda implicar discriminación y (ii) se mantenga al menos el 40 % de mujeres miembros del Consejo de Administración.

La citada Política promueve la diversidad de conocimientos, capacidades, experiencias, edad y género en el Consejo de Administración. En este proceso de selección de miembros del Consejo se evitará, en todo caso, cualquier tipo de sesgo implícito que pueda implicar discriminación por razón de raza, nacionalidad, origen social, sexo, edad, estado civil, orientación sexual, religión, ideología política, discapacidad o cualquier otra condición personal, física o social de las personas. En todo caso, se procurará que la representación de mujeres en el Consejo de Administración sea, al menos, del cuarenta por ciento (40%), poniendo de manifiesto que se procurará que en la selección se consiga un adecuado equilibrio del Consejo de Administración en su conjunto, que enriquezca la toma de decisiones y aporte puntos de vista plurales al debate de los asuntos de su competencia.

En este sentido, en 2023, con motivo de las vacantes producidas en el seno del Consejo de Administración, debidas a la dimisión de 3 Consejeros dominicales, siendo 2 de ellos hombres, han sido nombradas 3 nuevas Consejeras, habiendo aumentado, por tanto, el porcentaje de mujeres. La primera de las dimisiones se produjo en abril de 2023 con la dimisión de una Consejera, habiendo sido nombrada una nueva Consejera por la Junta General de Accionistas el 20 de abril. A continuación, en los meses de mayo y junio, 2 Consejeros presentaron su dimisión, siendo nombradas para cubrir esas vacantes 2 Consejeras por el Consejo de Administración, por el procedimiento de cooptación, alcanzando, por tanto, el porcentaje del 53,33 % de mujeres en junio de 2023, si bien a 31 de diciembre de 2023 ese porcentaje es de 50%, debido a la dimisión en noviembre de 2023 de otra Consejera y no haber sido cubierta esa vacante a fecha de finalización del ejercicio 2023. Cumpliendo con la Política de Selección de miembros del Consejo de Administración, para estos nuevos nombramientos, se ha vuelto a analizar la matriz de competencias elaborada al efecto, y la concurrencia de los requisitos de idoneidad, competencia, experiencia, formación, méritos y compromiso, teniendo presentes los objetivos de diversidad del Consejo, en concreto, en lo relativo a la formación académica y su experiencia profesional y teniendo en cuenta que con estos nombramientos se lograba mantener e incluso aumentar el objetivo recomendado por la CNMV, y asumido en nuestra Política de Selección de miembros del Consejo de Administración, de representación del 40 % de mujeres en el Consejo de Administración.

Asimismo, se ha tenido en cuenta también la formación a la hora de valorar la diversidad en el Consejo y, por ello, durante 2023 se han llevado a cabo sesiones formativas para los miembros del Consejo de Administración, separadamente de las sesiones del Consejo, en días distintos y contando con asesores externos y Directivos de la Compañía, incorporando los puntos de interés que van surgiendo en el Consejo.

Por otro lado, el Reglamento del Consejo de Administración incorporó en la modificación realizada en julio de 2019 las recomendaciones de la Guía Técnica 1/2019 sobre Comisiones de Nombramientos y Retribuciones de 20 de febrero de 2019 de la CNMV, relativas a la selección de los miembros del Consejo de Administración. Así pues, se incorporó en el citado Reglamento que la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo deberá identificar quién ha sugerido al candidato, dejar constancia de la evaluación realizada y de la adecuación del candidato a la categoría a la que haya sido adscrito, en el informe/propuesta que remita al Consejo para el nombramiento o reelección. Asimismo, se ha establecido en el Reglamento que las propuestas de nombramiento deberán ser justificadas, tanto en las circunstancias relativas al candidato, como en las específicas que hayan sido relevantes en la decisión.

C.1.6 Explique las medidas que, en su caso, hubiese convenido la comisión de nombramientos para que los procedimientos de selección no adolezcan de sesgos implícitos que obstaculicen la selección de consejeras, y que la compañía busque deliberadamente e incluya entre los potenciales candidatos, mujeres que reúnan el perfil profesional buscado y que permita alcanzar una presencia equilibrada de mujeres y hombres. Indique también si entre estas medidas está la de fomentar que la compañía cuente con un número significativo de altas directivas:

Explicación de las medidas:

Como se ha señalado, el apartado 7.(b) del artículo 24 del Reglamento del Consejo de Administración, establece, entre las competencias de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, la consistente en fijar un objetivo de representación para el sexo menos representado en el Consejo de Administración, elaborar orientaciones sobre cómo alcanzar dicho objetivo e informar al Consejo sobre las cuestiones de diversidad de género.

Igualmente, como ya se ha explicado en el apartado C.1.5, la Política de Selección de miembros del Consejo de Administración de Aena promueve la diversidad de conocimientos, capacidades, experiencias, edad y género en el Consejo de Administración, y señala que en los procesos de selección se evitará, en todo caso, cualquier tipo de sesgo implícito que pueda implicar discriminación por razón de raza, nacionalidad, origen social, sexo, edad, estado civil, orientación sexual, religión, ideología política, discapacidad o cualquiera otra condición personal, física o social de las personas y que en todo caso, se procurará que la representación de mujeres en el Consejo de Administración sea, al menos, del 40%, procurando que en la selección de miembros del Consejo de Administración se consiga un adecuado equilibrio del mismo en su conjunto, que enriquezca la toma de decisiones y aporte puntos de vista plurales al debate de los asuntos de su competencia y que favorezca la diversidad de conocimientos, experiencias y género en el Consejo de Administración.

Para ello, tal y como establece la Política de Selección de miembros del Consejo de Administración, Aena cuenta para los procesos de selección de sus miembros, cuando se trate de independientes, con la colaboración de asesores externos, quienes presentan a la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo tres perfiles para cada vacante que exista, incluyéndose entre los potenciales candidatos, perfiles de Consejeras tras lo cual, la citada Comisión elabora las propuestas en el caso de Consejeros Independientes, y el informe en el caso de Consejeros Dominicales, proponiendo el mejor perfil de la terna en cada caso.

Por otro lado, es práctica habitual en la Sociedad en la selección de Altos Directivos, que en la terna final haya al menos una mujer, habiendo alcanzado actualmente el número de mujeres en el Comité de Dirección Ejecutivo un porcentaje del 60%.

C.1.7 Explique las conclusiones de la comisión de nombramientos sobre la verificación del cumplimiento de la política dirigida a favorecer una composición apropiada del consejo de administración.

La Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativa de Aena, en su informe anual sobre la verificación del cumplimiento de la Política de selección de miembros del Consejo de Administración, informa favorablemente sobre el cumplimiento, durante 2023, de la Política de Selección de miembros del Consejo de Administración, aprobada por el Consejo de Administración con fecha 23 de febrero de 2016, y modificada por última vez con fecha 19 de diciembre de 2023, en la medida en que se ha cumplido con lo establecido en relación con los criterios de selección de miembros del Consejo de Administración, habiendo incorporado perfiles con experiencia en el sector público, de transportes y legal, y especialmente en materia de comunicación y digitalización dentro del sector público, de acuerdo con las necesidades de la Compañía, y por otro lado, habiendo cumplido sobradamente el objetivo del 40% de mujeres en el Consejo establecido en la citada Política, al haber un 50% de Consejeras a 31 de diciembre de 2023.

C.1.8 Explique, en su caso, las razones por las cuales se han nombrado consejeros dominicales a instancia de accionistas cuya participación accionarial es inferior al 3% del capital:

Nombre o denominación social del accionista	Justificación
Sin datos	

Indique si no se han atendido peticiones formales de presencia en el consejo procedentes de accionistas cuya participación accionarial es igual o superior a la de otros a cuya instancia se hubieran designado consejeros dominicales. En su caso, explique las razones por las que no se hayan atendido:

Sí ☐ No ☒

C.1.9 Indique, en el caso de que existan, los poderes y las facultades delegadas por el consejo de administración, incluyendo los relativos a la posibilidad de emitir o recomprar acciones, en consejeros o en comisiones del consejo:

Nombre o denominación social del consejero o comisión	Breve descripción
Comisión Ejecutiva	El artículo 42 de los Estatutos Sociales de Aena establece que el Consejo de Administración constituirá con carácter permanente una Comisión Ejecutiva con todas las facultades inherentes al Consejo de Administración excepto aquellas que tengan la consideración de indelegables en virtud de la ley, la normativa aplicable en materia de gobierno corporativo, los Estatutos Sociales o el Reglamento del Consejo de Administración. Por su parte, el artículo 22 del Reglamento del Consejo de Administración señala que la Comisión Ejecutiva tendrá capacidad decisoria de ámbito general y, consecuentemente, con delegación expresa de todas las facultades que corresponden al Consejo de Administración excepto las que tengan la consideración de indelegables en virtud de la ley, la normativa aplicable en materia de gobierno corporativo, los Estatutos Sociales o ese Reglamento. Sin perjuicio de lo anterior, según establece el artículo 5.5 del Reglamento del Consejo de Administración, cuando concurran circunstancias de urgencia, debidamente justificadas, se podrán adoptar por la Comisión Ejecutiva las decisiones correspondientes a los asuntos indicados en el punto 4 del artículo 5 del mismo (facultades reservadas al Consejo de Administración), con posterior ratificación en el primer Consejo de Administración que se celebre tras la adopción de la decisión.
Consejero Delegado	Según se establece en el artículo 15 del Reglamento del Consejo de Administración, el Presidente del Consejo ostenta la condición de Consejero Delegado de la Sociedad y tiene delegadas todas las facultades que legal y estatutariamente son delegables, salvo las que se reverse el Consejo de Administración, y las facultades de contratación que el Consejo de Administración tiene delegadas en la Directora de Contratación y en los Directores de Aeropuertos

C.1.10 Identifique, en su caso, a los miembros del consejo que asuman cargos de administradores, representantes de administradores o directivos en otras sociedades que formen parte del grupo de la sociedad cotizada:

Nombre o denominación social del consejero	Denominación social de la entidad del grupo	Cargo	¿Tiene funciones ejecutivas?
MAURICI LUCENA BETRIU	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL S.M.E., S.A.	PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	NO
FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL S.M.E., S.A.	CONSEJERO DELEGADO	SI
FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	AEROPORTOS DO NORDESTE DO BRASIL S.A.	PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	NO
FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	BLOCO DE ONZE AEROPORTOS DO BRASIL S.A.	PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	NO

C.1.11 Detalle los cargos de consejero, administrador o director, o representante de los mismos, que desempeñen los consejeros o representantes de consejeros miembros del consejo de administración de la sociedad en otras entidades, se traten o no de sociedades cotizadas:

Identificación del consejero o representante	Denominación social de la entidad, cotizada o no	Cargo
Mª ISABEL BADÍA GAMARRA	Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora	CONSEJERA
MARIA CARMEN CORRAL ESCRIBANO	E.P.E. ADIF ALTA VELOCIDAD (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias – Alta Velocidad)	CONSEJERA
LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	ABANCA CORPORACIÓN BANCARIA,S.A.	CONSEJERA INDEPENDIENTE
LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	ACERINOX, S.A.	CONSEJERA INDEPENDIENTE
LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	LAR ESPAÑA REAL ESTATE SOCIMI S.A.	CONSEJERA INDEPENDIENTE
LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	IMANTIA CAPITAL SGIIC	CONSEJERA INDEPENDIENTE
AMANCIO LÓPEZ SEIJAS	HOTELES TURÍSTICOS UNIDOS S.A.	PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DE LAS SOCIEDADES DEL GRUPO
TOMÁS VARELA MUIÑA	JULIUS BAER	CONSEJERO INDEPENDIENTE
TOMÁS VARELA MUIÑA	FINALBION S.L.U.	CONSEJERO INDEPENDIENTE Y ASESOR

Observaciones
Se anexa un documento con los cargos de D. Amancio López Seijas al final del Informe.

Indique, en su caso, las demás actividades retribuidas de los consejeros o representantes de los consejeros, cualquiera que sea su naturaleza, distinta de las señaladas en el cuadro anterior.

Identificación del consejero o representante	Demás actividades retribuidas
MAURICI LUCENA BETRIU	Presidente Ejecutivo de Aena, S.M.E., S.A.
Mª ISABEL BADÍA GAMARRA	Directora del Gabinete del Secretario de Estado de Vivienda y Agenda Urbana del Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana
IRENE CANO PIQUERO	Directora General de Meta España y Portugal
MARIA CARMEN CORRAL ESCRIBANO	Subdirectora Gral. Planificación, Red Transeuropea y Logística en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
MANUEL DELACAMPAGNE CRESPO	Subdirector de Análisis Sectorial en la Dirección General de Política Económica en el Ministerio de Economía, Comercio y Empresa
Mª DEL CORISEO GONZALEZ-IZQUIERDO REVILLA	Directora de Planificación y Gestión Corporativa (CFO) en el Operador del Mercado Ibérico de la Energía (OMIE)
FRANCISCO JAVIER MARÍN SAN ANDRÉS	Vicepresidente Ejecutivo de Aena, S.M.E., S.A.
ANGÉLICA MARTÍNEZ ORTEGA	Secretaria General Técnica del Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible
JUAN RÍO CORTÉS	Senior Managing Director, Global Co-Leader of Telecommunications Sector de FTI Consulting
JAIME TERCEIRO LOMBA	Asesor del Consejo y de las Comisiones de Bankinter

C.1.12 Indique y, en su caso explique, si la sociedad ha establecido reglas sobre el número máximo de consejos de sociedades de los que puedan formar parte sus consejeros, identificando, en su caso, dónde se regula:

Sí ☒ No ☐

Explicación de las reglas e identificación del documento donde se regula
El Reglamento del Consejo, en su artículo 29.1 (xii) establece que los Consejeros no podrán, salvo autorización expresa del Consejo de Administración, previo informe de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, formar parte de más de 5 Consejos de Administración, excluyendo (i) los Consejos Administración de sociedades que formen parte del mismo grupo que la Sociedad; (ii) los Consejos de Administración de sociedades familiares o patrimonios de los Consejeros o sus familiares; y (iii) los Consejos de los que formen parte por su relación profesional. Además, en su artículo 26.3 establece que los Consejeros no podrán formar parte de más de 3 Consejos de Administración de otras sociedades cuyas acciones se encuentren admitidas a negociación en bolsas de valores nacionales o extranjeras.

C.1.13 Indique los importes de los conceptos relativos a la remuneración global del consejo de administración siguientes:

Remuneración devengada en el ejercicio a favor del consejo de administración (miles de euros)	507
Importe de los fondos acumulados por los consejeros actuales por sistemas de ahorro a largo plazo con derechos económicos consolidados(miles de euros)	9
Importe de los fondos acumulados por los consejeros actuales por sistemas de ahorro a largo plazo con derechos económicos no consolidados(miles de euros)	
Importe de los fondos acumulados por los consejeros antiguos por sistemas de ahorro a largo plazo (miles de euros)	

Observaciones
No existen fondos acumulados por los consejeros no ejecutivos actuales por sistemas de ahorro a largo plazo con derechos económicos consolidados. Los únicos consejeros partícipes del Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena son los ejecutivos, los cuales son el Presidente-Consejero Delegado y el Vicepresidente Ejecutivo, en ambos casos, por su labor ejecutiva. Constituirán derechos consolidados del partícipe la cuota parte del fondo de capitalización que le corresponda en función de las contribuciones y aportaciones, así como las rentas generadas por los recursos invertidos, atendiendo, en su caso, a los quebrantos, costes y gastos que se hayan producido. En este sentido, la realización de aportaciones por parte de la empresa se regirá por lo que se indique en la Ley de Presupuestos Generales del Estado vigente cada año. En la actualidad, las aportaciones al Plan de Pensiones son las recogidas en las siguientes leyes de Presupuestos Generales del Estado: – Para 2018: un 0,20% (Ley 6/2018, de 3 de julio de PGE para 2018). – Para 2019: un 0,25% (RD-ley 24/2018, de 21 de diciembre, de medidas urgentes en materia de retribuciones para el sector público). – Para 2020: un 0,30% (RD-ley 2/2020, de 21 de enero, de medidas urgentes en materia de retribuciones para el sector público). – Por ello, durante el año 2023 se han realizado las aportaciones correspondientes al ejercicio 2022, que consisten en los importes consolidados en los ejercicios anteriores. Para el Presidente-Consejero Delegado dichas aportaciones ascienden a 1 miles de euros y para el Vicepresidente Ejecutivo ascienden también a 1 miles de euros. Los derechos acumulados consolidados del Presidente - Consejero Delegado y del Vicepresidente Ejecutivo, a 31 de diciembre de 2023, ascienden a: – 5 miles de € para el Presidente - Consejero Delegado. – 4 miles de € para el Vicepresidente Ejecutivo. No existen fondos acumulados por los consejeros actuales por sistemas de ahorro a largo plazo con derechos económicos no consolidados. No existen fondos acumulados por los consejeros antiguos por sistemas de ahorro a largo plazo.

C.1.14 Identifique a los miembros de la alta dirección que no sean a su vez consejeros ejecutivos, e indique la remuneración total devengada a su favor durante el ejercicio:

Nombre o denominación social	Cargo/s
MARÍA ELENA MAYORAL CORCUERA	DIRECTORA GENERAL DE AEROPUERTOS
MARÍA JOSÉ CUENDA CHAMORRO	DIRECTORA GENERAL COMERCIAL E INMOBILIARIA
AMPARO BREA ÁLVAREZ	DIRECTORA DE INNOVACIÓN, SOSTENIBILIDAD Y EXPERIENCIA CLIENTE
ANTONIO JESÚS GARCÍA ROJAS	DIRECTOR DE AUDITORÍA INTERNA
MARÍA GÓMEZ RODRÍGUEZ	DIRECTORA DE COMUNICACIÓN
MARÍA BEGOÑA GOSÁLVEZ MAYORDOMO	DIRECTORA DE ORGANIZACIÓN Y PERSONAS
JOSÉ LEO VIZCAÍNO	DIRECTOR ECONÓMICO-FINANCIERO
MARÍA ELENA ROLDÁN CENTENO	SECRETARIA GENERAL
ÁNGEL LUIS SANZ SANZ	DIRECTOR DE LA OFICINA DE LA PRESIDENCIA, ESTRATEGIA Y POLÍTICAS PÚBLICAS

Número de mujeres en la alta dirección	6
Porcentaje sobre el total de miembros de la alta dirección	66,67

Remuneración total alta dirección (en miles de euros)	1.326

Observaciones

Todos los miembros de la alta dirección antes identificados pertenecen al Comité de Dirección, excepto el Director de Auditoría Interna. De los miembros del Comité de Dirección, las dos Directoras Generales y la Directora de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia del Cliente dependen jerárquicamente del Vicepresidente Ejecutivo y el resto, del Presidente-Consejero Delegado.

El porcentaje de mujeres en el Comité de Dirección Ejecutivo de la Sociedad es actualmente del 60%, ya que está compuesto por el Presidente y el Vicepresidente Ejecutivo (ambos Consejeros ejecutivos), la Directora General de Aeropuertos, la Directora General Comercial e Inmobiliaria, la Directora de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia Cliente, el Director de la Oficina de la Presidencia, Estrategia y Políticas Públicas, la Secretaria General, el Director Económico-Financiero, la Directora de Organización y Personas y la Directora de Comunicación. El número de mujeres que, siendo miembros de la alta dirección, dependen directamente del Presidente es del 50% del total de los miembros de la alta dirección que dependen del Presidente-Consejero Delegado.

Por lo que se refiere a la retribución percibida por el conjunto de los enumerados como miembros de la alta de dirección, ha de tenerse en cuenta que Aena S.M.E., S.A., al ser una sociedad mercantil estatal, está sometida al Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, que regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades. Este Real Decreto define a su vez los cargos que se entenderán como “Máximo responsable” y como “Directivos”, así como el régimen de contratación para su vinculación profesional.

La variación de la retribución de los miembros de la alta dirección con respecto al ejercicio 2022 se debe al abono de la revisión salarial correspondiente al ejercicio 2023, recogida en la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 y en el Acuerdo del Consejo de Ministros, de 3 de octubre de 2023. Dicha revisión consiste en un incremento del 3% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2022.

Además, la variación también se debe a la aplicación de la adaptación retributiva autorizada mediante Resolución Conjunta de las Secretarías de Estado de Presupuestos y Gastos y de Función Pública (Ministerio de Hacienda y Función Pública), de 21 de febrero de 2023, y su posterior modificación de 20 de abril de 2023, que consiste en un incremento adicional de un 10 por ciento sobre las retribuciones actuales para las posiciones directivas.

C.1.15 Indique si se ha producido durante el ejercicio alguna modificación en el reglamento del consejo:

Sí ☒ No ☐

Descripción modificaciones:

El Reglamento del Consejo de Administración de la Sociedad se modificó 2 veces durante el año 2023, la primera de ellas en febrero y la segunda en abril, tras la celebración de la Junta General de Accionistas.

La modificación aprobada en 27 de febrero de 2023 se realizó para modificar el artículo 16 (El Vicepresidente del Consejo de Administración), en lo relativo a la elección del Vicepresidente del Consejo de Administración con el objeto de aclarar su redacción orientándola a favorecer el mejor funcionamiento del Consejo de Administración. Por ello, se propuso una redacción más acorde con los Estatutos que recogiera la posibilidad de designar a uno o más Vicepresidentes del Consejo de Administración siendo, preferentemente, al menos uno de ellos, un Consejero Independiente.

La segunda modificación tuvo lugar el 20 de abril de 2023 tras la celebración de la Junta General de Accionista y se realizó con objeto de su adecuación a las modificaciones de los Estatutos Sociales aprobadas por la citada Junta General de accionistas.

Esta modificación se aprobó para realizar ciertas mejoras de carácter técnico, tal y como quedó reflejado en los Informes puestos a disposición de los accionistas en la documentación de la Junta General de Accionistas.

Se modificaron los siguientes artículos:

i. Artículo 5 (Funciones Generales del Consejo de Administración), apartado 4, con el fin de incluir un nuevo subapartado (xxii) en el que se recoge como una de las facultades indelegables del Consejo la de supervisar el proceso de elaboración y presentación de la Información financiera y del informe de gestión, que incluirá, cuando proceda, la información no financiera, de conformidad con el artículo 529 ter j) del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital (“LSC”).

   Asimismo, en consonancia con lo recogido en la LSC, se propone recoger, en el apartado 5 del citado artículo, que todas las competencias indelegables del Consejo de Administración puedan ser delegadas, siempre que concurran circunstancias de urgencia, por éste en la Comisión Ejecutiva.

ii. Artículo 19 (Reuniones del Consejo de Administración), apartado 11 e inclusión de un nuevo apartado 12, con el objeto de recoger para el Consejo de Administración los términos establecidos en el artículo 182 bis de la LSC para las juntas generales que se celebren por medios exclusivamente telemáticos en lo relativo a la determinación del lugar de celebración.

C.1.16 Indique los procedimientos de selección, nombramiento, reelección y remoción de los consejeros. Detalle los órganos competentes, los trámites a seguir y los criterios a emplear en cada uno de los procedimientos.

La Política de Selección de miembros del Consejo de Administración establece que para la selección de miembros del Consejo de Administración se partirá de un análisis de las necesidades de la Sociedad, que deberá llevar a cabo el Consejo de Administración con el asesoramiento e informe de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, que elevará sus propuestas e informes al Consejo de Administración.

La Sociedad deberá contar con la colaboración de asesores externos en la selección de miembros del Consejo de Administración cuando se trate de procesos de selección de Consejeros Independientes, siendo optativa la colaboración de dichos asesores externos cuando se trate de la selección de Consejeros Dominicales. En este proceso de selección se evitará, en todo caso, cualquier tipo de sesgo implícito que pueda implicar discriminación por razón de raza, nacionalidad, origen social, sexo, edad, estado civil, orientación sexual, religión, ideología política, discapacidad o cualquiera otra condición personal, física o social de las personas y en concreto, se procurará que la representación de mujeres en el Consejo de Administración sea, al menos, del 40%. poniendo de manifiesto que se procurará que en la selección se consiga un adecuado equilibrio del Consejo de Administración en su conjunto, que enriquezca la toma de decisiones y aporte puntos de vista plurales al debate de los asuntos de su competencia.

La empresa contratada para llevar a cabo los trabajos necesarios para la selección presentará a la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo los informes elaborados de tres perfiles para cada vacante y, tras su análisis en esta comisión, ésta elaborará las propuestas de nombramiento del mejor perfil de la terna en cada caso.

En el caso de reelección de los miembros del Consejo de Administración, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo elaborará las propuestas, tras el análisis, tanto del Curriculum de los miembros del Consejo, como de la trayectoria de éstos en el Consejo de Administración de la Sociedad y las opiniones favorables a la reelección que sobre ellos tengan el resto de miembros del Consejo, sin que sea necesario contar con asesoramiento externo.

Las propuestas de nombramiento y reelección de miembros del Consejo, que el Consejo de Administración someta a la consideración de la Junta General de Accionistas y las propuestas de nombramiento que adopte el Consejo de Administración, corresponden a la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo si se trata de Consejeros Independientes, y al propio Consejo de Administración en los demás casos, debiendo ir precedida de un informe justificativo de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo en el que se valore la competencia, experiencia y méritos del perfil propuesto.

El procedimiento debe desarrollarse permitiendo el cumplimiento del principio de composición equilibrada del Consejo en cuanto a las clases de Consejeros que se contemplan en el artículo 8.4 del Reglamento del Consejo.

Los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad serán nombrados por la Junta General de Accionistas o, en caso de vacante anticipada, por el propio Consejo de Administración por cooptación, quedando el nombramiento condicionado a su ratificación y reelección, en su caso, por la siguiente Junta General de Accionistas.

Además de lo establecido en la citada Política de Selección de miembros del Consejo de Administración, el procedimiento de selección y reelección está regulado en los artículos 31, 33 y 34 de los Estatutos Sociales y en el Reglamento del Consejo de Administración, el Título III (Designación y ceses de Consejeros) en los artículos 9 (selección de Consejeros), 10 (Nombramiento), 11 (Duración del cargo), 12 (Reelección), 13 (Dimisión, separación y cese) y 14 (Deliberaciones y votaciones sobre designación y cese de Consejeros).

C.1.17 Explique en qué medida la evaluación anual del consejo ha dado lugar a cambios importantes en su organización interna y sobre los procedimientos aplicables a sus actividades:

Para el ejercicio 2022, Aena realizó internamente la evaluación de funcionamiento del Consejo de Administración y sus Comisiones y fruto de dicha evaluación el Consejo de Administración de Aena, en su sesión de fecha 27 de febrero de 2023, estableció las siguientes propuestas de actuación para el año 2023:

- Fomentar la participación de los Consejeros en temas estratégicos de la Sociedad.
- Analizar cuáles podrían ser las medidas más efectivas a adoptar para mejorar la agilidad de los consejos y su adecuación al tiempo disponible.
- Favorecer la mejora continua en el funcionamiento de la herramienta disponible analizando e impulsando el desarrollo de nuevas funcionalidades por la empresa contratista.
- Desarrollar acciones concretas dirigidas a mejorar la información a los consejeros sobre temas de actualidad, novedades legislativas, resoluciones relevantes o cualquier otra información de interés para los consejeros.
- Prestar especial atención a que la formación responda a las habilidades requeridas tanto en el consejo como en las comisiones.
- Contratar un colaborador externo para la evaluación de funcionamiento del Consejo de Administración y de sus Comisiones para los ejercicios 2023 y siguientes.

Las propuestas han sido implementadas a lo largo del año 2023 y los Consejeros han valorado de forma positiva las acciones y así se ha reportado al Consejo de Administración en su sesión del 30 de enero de 2024.

Describa el proceso de evaluación y las áreas evaluadas que ha realizado el consejo de administración auxiliado, en su caso, por un consultor externo, respecto del funcionamiento y la composición del consejo y de sus comisiones y cualquier otra área o aspecto que haya sido objeto de evaluación.

Descripción proceso de evaluación y áreas evaluadas:

El Consejo de Administración de Aena evalúa su desempeño con periodicidad anual conforme a la normativa aplicable y al artículo 19.8 del Reglamento del Consejo de Administración. Siguiendo la Recomendación nº 36 del Código de Buen Gobierno de la CNMV, y las indicaciones de la Guía Técnica sobre Comisiones de Nombramientos y Retribuciones de la CNMV se han evaluado las siguientes áreas:

- Calidad y eficiencia del funcionamiento del Consejo de Administración y de sus comisiones especializadas, incluyendo el grado de aprovechamiento efectivo por parte del consejo y de las comisiones de las aportaciones de sus miembros.
- El tamaño, composición y diversidad del Consejo y de las comisiones.
- Desempeño del Presidente del Consejo de Administración y del primer ejecutivo de la Sociedad, del Consejero Coordinador y de la Secretaría del Consejo.
- Desempeño y aportación de cada consejero, prestando especial atención a los Presidentes de las distintas Comisiones.
- La frecuencia y duración de las reuniones.

- El contenido del orden del día y la suficiencia del tiempo dedicado a tratar los distintos temas en función de su importancia (teniendo en cuenta ejemplos o casos concretos).
- La calidad de la información recibida.
- La amplitud y apertura de debates, evitando el pensamiento de grupo.
- Si el proceso de toma de decisiones dentro del Consejo se ve dominado o fuertemente influenciado por un miembro o un grupo reducido de miembros.
- Revisión del cumplimiento del plan de acción para el ejercicio 2023 resultante de la evaluación del Consejo del ejercicio 2022.

La evaluación del ejercicio 2023 se ha realizado por un consultor externo (Deloitte). El objeto de la evaluación ha sido el Consejo de Administración en su conjunto, así como sus Comisiones, habiendo incluido la evaluación una sección especial a fin de evaluar el grado de cumplimiento del plan de acción para el ejercicio 2023 aprobado por el Consejo de Administración para la implementación de mejoras identificadas como consecuencia de la evaluación llevada a cabo en el ejercicio anterior.

La metodología utilizada por los consultores externos para llevar a cabo la evaluación del ejercicio 2023 se han basado, por un lado, en el análisis de la información societaria puesta a su disposición por la Secretaría del Consejo, como son las actas del Consejo y Comisiones, la Normativa Interna, las Políticas Corporativas y otra información relevante (IAGC, IARC, etc.), y por otro lado, en el análisis de los inputs de los Consejeros recibidos a través de los cuestionarios enviados a los miembros del Consejo por el consultor externo y cumplimentados, desde un punto de vista cuantitativo y cualitativo por todos los miembros del Consejo y, a través de las entrevistas realizadas por el consultor externo a los miembros del Consejo de Administración.

El resultado del proceso de evaluación se incluyó en un informe presentado en la Comisión de Auditoría de fecha 24 de enero de 2024, en la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática de fecha 16 de enero de 2024 y en la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo de fecha 30 de enero de 2024. El Consejo de Administración en sesión celebrada ese mismo 30 de enero de 2024 aprobó los resultados de la evaluación del ejercicio 2023 y las medidas a implementar como parte del plan de acción correspondiente al ejercicio 2024.

C.1.18 Desglose, en aquellos ejercicios en los que la evaluación haya sido auxiliada por un consultor externo, las relaciones de negocio que el consultor o cualquier sociedad de su grupo mantengan con la sociedad o cualquier sociedad de su grupo.

Para la evaluación del Consejo de Administración del año 2023, la Sociedad se ha auxiliado de un consultor externo, Deloitte Legal.

A continuación se citan los contratos entre Aena o alguna de las sociedades de su Grupo y Deloitte o alguna de las sociedades de su Grupo durante el ejercicio 2023:

1. Contratos de Aena, S.M.E., S.A. con alguna empresa del Grupo Deloitte en ejecución o adjudicados durante el año 2023:
   a. Con Deloitte & Touche España, S.L.
      - Auditoría fondo de pensiones.
      - Auditorías externas para el control de los ingresos comerciales y de la inversión a los arrendatarios comerciales Lote-2
      - Revisión de la razonabilidad de la aplicación de NIC 36 en el grupo Aena en sus Cuentas Anuales Consolidadas de 2022.
      - Implementación de Workiva y asesoramiento en la elaboración de la información económico-financiera de los ejercicios 2022 y 2023.
      - Servicio de verificación del estado de información no financiera consolidado o informe de sostenibilidad corporativo consolidado.
      - Servicio de asesoramiento en consolidación, contabilidad y normativa contable.
      - Revisión de la razonabilidad de la aplicación de NIC36 en Aena en sus Cuentas Anuales Consolidadas de 2023.
   b. Con Deloitte Consulting, S.L.
      - Servicio asesoramiento a Aena para cierre y formalización de documentos para la constitución de sociedad conjunta para el desarrollo de aérea 1 de AIRPORT MAD.
      - 2 contratos de asesoramiento para el proceso de valoración de ofertas para implantación de los planes inmobiliarios de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-el Prat.
   c. Con Deloitte Asesores Tributarios, S.L.
      - Contratación de servicios de consultoría y soporte para el sistema de cumplimiento normativo general de Aena.
      - Asistencia técnica para la gestión de ayudas y subvenciones a proyectos I+D+I.

- Servicio de asesoramiento técnico para el análisis del impacto en Aena de la implementación de la Directiva OCDE: PILAR II.
- Servicio de asesoría y gestión en la fiscalidad y tributación del Grupo Aena.

d. Con Deloitte Financial, Advisory S.L.

- Asistencia técnica para el asesoramiento en la gestión del SCIIF de Aena.
- Servicio elaboración informe pericial P.O. 1049-2021 SWATCH GROUP ESPAÑA.
- Servicio de social listening para Aena.
- Servicio de auditoría del sistema de control interno de la información financiera (SCIIF) y del sistema de gestión de riesgos (SGR) en Aena S.M.E., S.A.
- Servicio para el reporte y la divulgación de actividades económicas sostenibles 2022 basadas en la taxonomía Europea.
- Servicio de asesoramiento para el plan de pensiones del convenio.
- Servicio de auditoría interna de ciberseguridad.
- Servicio de consultoría para la implementación de un modelo de auditoría continua apoyado en data analytics en Aena S.M.E. S.A.
- Asesoramiento en el registro contable de operaciones de swap sobre electricidad.
- Cálculo de las pérdidas de crédito esperadas de acuerdo a la NIIF 9.
- Servicios profesionales de adaptación y emisión de informe económico presentado en contestación a demanda en el PO 90/2021 en Barcelona, referencia a los expedientes C/BCN/061/19, C/BCN/253/18 y C/BCN/039/15 que son objeto de reclamación judicial.
- Sesión formativa al Consejo de Administración en materia de Taxonomía.

e. Con Deloitte Advisory S.L.

- Servicios de control de la actividad de los arrendatarios comerciales del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

f. Con Deloitte Legal S.L.P.

- Acuerdo marco para el asesoramiento y defensa jurídica del Grupo Aena.

C.1.19 Indique los supuestos en los que están obligados a dimitir los consejeros.

Además de los supuestos de incompatibilidad o prohibición legalmente establecidos, el artículo 13 del Reglamento del Consejo establece:

"*(…) 3. Los Consejeros deberán poner su cargo a disposición del Consejo de Administración y formalizar la correspondiente dimisión, en los siguientes casos:*

(i) Cuando por circunstancias sobrevenidas se vean incursos en alguno de los supuestos de incompatibilidad o prohibición previstos en disposiciones de carácter general, en los Estatutos Sociales o en el presente Reglamento.

(ii) Cuando por hechos o conductas imputables al Consejero se hubiere ocasionado un daño grave al patrimonio social o a la reputación de la Sociedad o surgiera riesgo de responsabilidad penal de la Sociedad.

(iii) Cuando perdieran la honorabilidad, idoneidad, solvencia, competencia, disponibilidad o el compromiso con su función necesarios para ser Consejero de la Sociedad.

(iv) Cuando su permanencia en el Consejo de Administración pueda poner en riesgo por cualquier causa y de forma directa, indirecta o a través de las personas vinculadas con él (de acuerdo con la definición de este término que se contiene en el presente Reglamento), el ejercicio leal y diligente de sus funciones conforme al interés social.

(v) Cuando desaparezcan los motivos por los que fue nombrado y, en particular, en el caso de los Consejeros Dominicales, cuando el accionista a quien representen venda total o parcialmente su participación accionarial con la consecuencia de perder ésta la condición de significativa o suficiente para justificar el nombramiento. El número de Consejeros Dominicales propuestos por un accionista deberán minorarse en proporción a la reducción de su participación en el capital social de la Sociedad.

(vi) Cuando un Consejero Independiente incurra de forma sobrevenida en alguna de las circunstancias impeditivas previstas en el artículo 8.5 de este Reglamento.

4. En cualquiera de los supuestos indicados en el apartado anterior, el Consejo de Administración requerirá al Consejero para que dimita de su cargo y, en su caso, propondrá su separación a la Junta General de Accionistas.

5. Por excepción, no será de aplicación lo anteriormente indicado en los supuestos de dimisión previstos en los apartados (v) y (vi) anteriores cuando el Consejo de Administración estime que concurren causas que justifican la permanencia del Consejero, previo informe de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, sin perjuicio de la incidencia que las nuevas circunstancias sobrevenidas puedan tener sobre la calificación del Consejero.

6. En el caso de que una persona física representante de un Consejero persona jurídica que pertenezca al sector público incurriera en alguno de los supuestos previstos anteriormente, aquélla quedará inhabilitada para ejercer dicha representación.

7. En el supuesto de dimisión o cese de un Consejero con anterioridad a la terminación del plazo de duración de su nombramiento, el Consejero deberá explicar las razones de su dimisión/cese en una carta que remitirá a todos los miembros del Consejo de Administración. En todo caso el motivo del cese deberá incluirse en el informe anual de gobierno corporativo de la Sociedad".

C.1.20 ¿Se exigen mayorías reforzadas, distintas de las legales, en algún tipo de decisión?:

Sí ☐ No ☒

C.1.21 Explique si existen requisitos específicos, distintos de los relativos a los consejeros, para ser nombrado presidente del consejo de administración.

Sí ☒ No ☐

Descripción de los requisitos
El artículo 15.5 del Reglamento del Consejo de Administración establece que el Presidente del Consejo de Administración será en todo caso el primer ejecutivo de la Sociedad. Adicionalmente, el artículo 15.2 del Reglamento del Consejo establece que el Presidente ostentará la condición de Consejero Delegado de la Sociedad para cuyo nombramiento se requerirá el voto favorable de los dos tercios de los miembros del Consejo de Administración.

C.1.22 Indique si los estatutos o el reglamento del consejo establecen algún límite a la edad de los consejeros:

Sí ☐ No ☒

C.1.23 Indique si los estatutos o el reglamento del consejo establecen un mandato limitado u otros requisitos más estrictos adicionales a los previstos legalmente para los consejeros independientes, distinto al establecido en la normativa:

Sí ☐ No ☒

C.1.24 Indique si los estatutos o el reglamento del consejo de administración establecen normas específicas para la delegación del voto en el consejo de administración en favor de otros consejeros, la forma de hacerlo y, en particular, el número máximo de delegaciones que puede tener un consejero, así como si se ha establecido alguna limitación en cuanto a las categorías en que es posible delegar, más allá de las limitaciones impuestas por la legislación. En su caso, detalle dichas normas brevemente.

El artículo 20.2 del Reglamento del Consejo establece que cuando los Consejeros excepcionalmente no puedan asistir personalmente a las sesiones del Consejo de Administración, procurarán transferir su representación a otro miembro del Consejo de Administración que ostente su misma condición, incluyendo las oportunas instrucciones lo más precisas posible. Los Consejeros Externos sólo podrán delegar su representación en otro Consejero Externo. La representación deberá ser conferida por escrito y con carácter especial para cada sesión.

C.1.25 Indique el número de reuniones que ha mantenido el consejo de administración durante el ejercicio. Asimismo, señale, en su caso, las veces que se ha reunido el consejo sin la asistencia de su presidente. En el cómputo se considerarán asistencias las representaciones realizadas con instrucciones específicas.

Número de reuniones del consejo	15
Número de reuniones del consejo sin la asistencia del presidente	0

Observaciones
Además de las 15 reuniones del Consejo de Administración se han celebrado 2 Consejos de Administración por escrito y sin sesión, con la conformidad y el voto favorable de todos los Consejeros.

Indíquese el número de reuniones mantenidas por el consejero coordinador con el resto de consejeros, sin asistencia ni representación de ningún consejero ejecutivo:

Número de reuniones	4

Observaciones
Las reuniones del Consejero Coordinador se han realizado únicamente con el resto de Consejeros Independientes.

Indique el número de reuniones que han mantenido en el ejercicio las distintas comisiones del consejo:

Número de reuniones de la Comisión Ejecutiva	0
Número de reuniones de la Comisión de Auditoría	11
Número de reuniones de la comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	10
Número de reuniones de la comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	5

Observaciones
Además de las 11 reuniones de la Comisión de Auditoría se han celebrado 2 reuniones por el procedimiento por escrito y sin sesión, con el voto favorable de todos los miembros de la misma.

C.1.26 Indique el número de reuniones que ha mantenido el consejo de administración durante el ejercicio y los datos sobre asistencia de sus miembros:

Número de reuniones con la asistencia presencial de al menos el 80% de los consejeros	15
% de asistencia presencial sobre el total de votos durante el ejercicio	92,79
Número de reuniones con la asistencia presencial, o representaciones realizadas con instrucciones específicas, de todos los consejeros	13
% de votos emitidos con asistencia presencial y representaciones realizadas con instrucciones específicas, sobre el total de votos durante el ejercicio	99,11

Observaciones
Se ha considerado como asistencia presencial, tanto la asistencia física, como por medios telemáticos (por teléfono o video conferencia).

C.1.27 Indique si están previamente certificadas las cuentas anuales individuales y consolidadas que se presentan al consejo para su formulación:

Sí ☒ No ☐

Identifique, en su caso, a la/s persona/s que ha/han certificado las cuentas anuales individuales y consolidadas de la sociedad, para su formulación por el consejo:

Nombre	Cargo
D. IGNACIO CASTEJÓN HERNÁNDEZ	DIRECTOR FINANCIERO
Dª Mª JESÚS CERVERA CERVERA	DIRECTORA DE PLANIFICACIÓN ECONÓMICA Y CONTROL DE GESTIÓN
D. MAURICI LUCENA BETRIU	PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO

C.1.28 Explique, si los hubiera, los mecanismos establecidos por el consejo de administración para que las cuentas anuales que el consejo de administración presente a la junta general de accionistas se elaboren de conformidad con la normativa contable.

La Comisión de Auditoría, conforme al artículo 23.7 del Reglamento del Consejo de Administración velará por que las cuentas anuales que el Consejo de Administración presente a la Junta General de Accionistas se elaboren de conformidad con la normativa contable y que en aquellos supuestos en que el auditor de cuentas haya incluido en su informe de auditoría alguna salvedad, el presidente de la Comisión de Auditoría deberá explicar con claridad en la Junta General de Accionistas el parecer de la Comisión de Auditoría sobre su contenido y alcance, poniéndose a disposición de los accionistas en el momento de la publicación de la convocatoria de la Junta, junto con el resto de propuestas e informes del Consejo, un resumen de dicho parecer.

Además, el artículo 23.9 del Reglamento del Consejo de Administración establece que la Comisión de Auditoría recibe regularmente del auditor externo información sobre el plan de auditoría y los resultados de su ejecución, verificando que la alta dirección tiene en cuenta sus recomendaciones.

En este sentido, la Comisión de Auditoría recibe al Auditor al menos trimestralmente, además de mantener reuniones específicas en las ocasiones en que se considere oportuno o necesario. En particular, en 2023, los auditores asistieron a las sesiones de la Comisión de Auditoría celebradas en los meses de enero, febrero, abril, julio, octubre y diciembre.

Asimismo, establece el Reglamento que la Comisión de Auditoría debe asegurarse de que el auditor externo mantenga anualmente una reunión con el pleno del Consejo de Administración para informarle sobre el trabajo realizado y sobre la evolución de la situación contable y de riesgos de la Sociedad.

En este sentido, los auditores comparecen ante el Consejo de Administración al menos 2 veces al año, con motivo de la formulación de las cuentas anuales y de las cuentas semestrales, sin perjuicio de que en ocasiones también intervienen con motivo de la formulación de los estados financieros e informes de gestión trimestrales.

Igualmente, nos remitimos en este punto al apartado F del IAGC relativo al Sistema de Control Interno de Información Financiera (SCIIF), objeto de verificación por los auditores de conformidad con la Norma ISAE 3000, donde se explican los mecanismos de control establecidos para que las cuentas anuales se elaboren de conformidad con la normativa contable.

C.1.29 ¿El secretario del consejo tiene la condición de consejero?

Sí ☐ No ☒

Si el secretario no tiene la condición de consejero complete el siguiente cuadro:

Nombre o denominación social del secretario	Representante
ELENA ROLDÁN CENTENO	

Observaciones

C.1.30 Indique los mecanismos concretos establecidos por la sociedad para preservar la independencia de los auditores externos, así como, si los hubiera, los mecanismos para preservar la independencia de los analistas financieros, de los bancos de inversión y de las agencias de calificación, incluyendo cómo se han implementado en la práctica las previsiones legales.

De acuerdo con el artículo 23.9 del Reglamento del Consejo, la Comisión de Auditoría se encarga de las siguientes funciones:

"*[…]*

(iii) Asegurar y preservar la independencia del auditor externo en el ejercicio de sus funciones y, a tal efecto:

- *Asegurarse de que la Sociedad comunique como hecho relevante a la Comisión Nacional de los Mercados de Valores el cambio de auditor externo y lo acompañe de una declaración sobre la eventual existencia de desacuerdos con el auditor saliente y, si hubieran existido, de su contenido.*
- *Asegurarse de que la Sociedad y el auditor externo respetan las normas vigentes sobre prestación de servicios distintos a los de auditoría, los límites a la concentración del negocio del auditor externo y, en general, las demás normas establecidas para asegurar la independencia de los auditores.*
- *En caso de renuncia del auditor externo, examinar las circunstancias que la hubieran motivado.*
- *Velar para que la retribución del auditor externo por su trabajo no comprometa su calidad ni su independencia.*

(iv) Establecer las oportunas relaciones con los auditores de cuentas o sociedades de auditoría para recibir información sobre aquellas cuestiones que puedan suponer amenaza para la independencia de éstos, para su examen por la Comisión de Auditoría, y cualesquiera otras relacionadas con el proceso de desarrollo de la auditoría de cuentas y, cuando proceda, la autorización de los servicios distintos de los prohibidos, en los términos contemplados en los artículos 5, apartado 4, y 6.2.b) del Reglamento (UE) n.º 537/2014, de 16 de abril, y en lo previsto en la sección 3.ª del capítulo IV del título I de la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, sobre el régimen de independencia, así como aquellas otras comunicaciones previstas en la legislación de auditoría de cuentas y en las normas de auditoría. En todo caso, deberán recibir anualmente de los auditores externos la declaración de su independencia en relación con la Sociedad o sociedades vinculadas a ésta directa o indirectamente, así como la información detallada e individualizada de los servicios adicionales de cualquier clase prestados y los correspondientes honorarios percibidos de estas sociedades por el auditor externo o por las personas o entidades vinculadas a éste de acuerdo con lo dispuesto en la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas.(v) Emitir anualmente, con carácter previo a la emisión del informe de auditoría de cuentas, un informe en el que se expresará una opinión sobre si la independencia de los auditores de cuentas o sociedades de auditoría resulta comprometida. Este informe deberá contener, en todo caso, la valoración motivada de la prestación de todos y cada uno de los servicios adicionales a que hace referencia el apartado anterior, individualmente considerados y en su conjunto, distintos de la auditoría legal y en relación con el régimen de independencia o con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas.

(v) Emitir anualmente, con carácter previo a la emisión del informe de auditoría de cuentas, un informe en el que se expresará una opinión sobre si la independencia de los auditores de cuentas o sociedades de auditoría resulta comprometida. Este informe deberá contener, en todo caso, la valoración motivada de la prestación de todos y cada uno de los servicios adicionales a que hace referencia el apartado anterior, individualmente considerados y en su conjunto, distintos de la auditoría legal y en relación con el régimen de independencia o con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas.

(vi) En su caso, favorecer que el auditor del grupo asuma la responsabilidad de las auditorías de las empresas que lo integran.

(vii) Asegurar que el auditor externo mantenga anualmente una reunión con el pleno del Consejo de Administración para informarle sobre el trabajo realizado y sobre la evolución de la situación contable y de riesgos de la Sociedad".

La Comisión de Auditoría procederá a preparar en los primeros meses del ejercicio, y en todo caso antes de la emisión de informe de auditoría de cuentas, el informe sobre la independencia de los auditores de cuentas o sociedades de auditoría de conformidad con el artículo 23.9 del Reglamento del Consejo de Administración y, cumpliendo con esta obligación, la Comisión de Auditoría aprobó el informe de independencia de los auditores en febrero de 2023 antes de la emisión del informe de auditoría de cuentas del ejercicio 2022.

La Dirección Económico-Financiera coordina las relaciones con analistas financieros, bancos de inversión, inversores institucionales y minoristas y agencias de calificación en su caso, gestionando tanto sus peticiones de información como las de inversores institucionales o particulares sobre la base de los principios de transparencia, no discriminación, veracidad y fiabilidad de la información suministrada.

Para ello, Aena dispone de diversos canales de comunicación, tales como la publicación de la información relativa a los resultados trimestrales y otros eventos puntuales como los relativos a la presentación de resultados o relacionados con operaciones corporativas, y comunicación directa con la dirección de relación con inversores a través de una dirección de correo electrónico y de un teléfono de contacto.

C.1.31 Indique si durante el ejercicio la Sociedad ha cambiado de auditor externo. En su caso identifique al auditor entrante y saliente:

Sí ☐ No ☒

En el caso de que hubieran existido desacuerdos con el auditor saliente, explique el contenido de los mismos:

Sí ☐ No ☒

C.1. 32 Indique si la firma de auditoría realiza otros trabajos para la sociedad y/o su grupo distintos de los de auditoría y en ese caso declare el importe de los honorarios recibidos por dichos trabajos y el porcentaje que el importe anterior supone sobre los honorarios facturados por trabajos de auditoría a la sociedad y/o su grupo:

Sí ☒ No ☐

	Sociedad	Sociedades del Grupo	Total
Importe de otros trabajos distintos de los de auditoría (miles de euros)	113	28	141
Importe trabajos distintos de los de auditoría / Importe trabajos de auditoría (en %)	51,6	9,5	27,4

Observaciones

La información contenida en el anterior cuadro puede no coincidir con la cantidad reportada en el Informe de la Comisión de Auditoría de Independencia de los Auditores. Esto es así, debido a que los trabajos distintos de auditoría reflejados en este cuadro corresponden a trabajos facturados en el ejercicio 2023 y algunos de ellos, habiéndose facturado en 2023 corresponden a trabajos contratados en el ejercicio 2022, Los trabajos reflejados en el Informe de la Comisión de Auditoría de Independencia de los Auditores son aquellos contratados en el ejercicio 2023 con independencia del momento de facturación, que algunos de ellos previsiblemente serán facturados en el ejercicio 2024.

C.1.33 Indique si el informe de auditoría de las cuentas anuales del ejercicio anterior presenta salvedades. En su caso, indique las razones dadas a los accionistas en la Junta General por el presidente de la comisión de auditoría para explicar el contenido y alcance de dichas salvedades.

Sí ☐ No ☒

C.1.34 Indique el número de ejercicios que la firma actual de auditoría lleva de forma ininterrumpida realizando la auditoría de las cuentas anuales individuales y/o consolidadas de la sociedad. Asimismo, indique el porcentaje que representa el número de ejercicios auditados por la actual firma de auditoría sobre el número total de ejercicios en los que las cuentas anuales han sido auditadas:

	Individuales	Consolidadas
Número de ejercicios ininterrumpidos	7	7

	Individuales	Consolidadas
Nº de ejercicios auditados por la firma actual de auditoría / Nº de ejercicios que la sociedad o su grupo han sido auditados (en %)	53,85	53,85

C.1.35 Indique y, en su caso detalle, si existe un procedimiento para que los consejeros puedan contar con la información necesaria para preparar las reuniones de los órganos de administración con tiempo suficiente:

Sí ☒ No ☐

El artículo 19.4 del Reglamento del Consejo de Administración y el 36 de los Estatutos Sociales establecen que el Presidente realizará la convocatoria de las sesiones ordinarias del Consejo. Se efectuará por carta, correo electrónico, u otros medios de comunicación telemática que aseguren su recepción, con la antelación necesaria para que los Consejeros tengan acceso a ella y no más tarde del tercer día anterior a la fecha de celebración del Consejo de Administración. La convocatoria incluirá el Orden del Día de la sesión y se acompañará de la información escrita relevante para la adopción de las decisiones, indicando con claridad aquellos puntos sobre los que el Consejo de Administración deberá adoptar una decisión o acuerdo para que los Consejeros puedan estudiar o recabar, con carácter previo, la información precisa para su adopción.

Asimismo, a raíz de la evaluación del funcionamiento del Consejo de Administración del ejercicio 2017, el Consejo aprobó, con fecha 19 de diciembre de 2017, entre otros, el siguiente punto de mejora implementado durante el ejercicio 2018: Envío de la documentación con un mínimo de 5 días de antelación, salvo razones justificadas.

Además, la Secretaría del Consejo de Administración tiene implementada una aplicación de gestión del Consejo de Administración que permite a los Consejeros contar con toda la información de forma inmediata y en formato electrónico en todos sus dispositivos de una forma fácil y rápida. Esta herramienta va implementando anualmente nuevos desarrollos que facilitan el acceso a la documentación.

C.1.36 Indique y, en su caso detalle, si la sociedad ha establecido reglas que obliguen a los consejeros a informar y, en su caso, a dimitir cuando se den situaciones que les afecten, relacionadas o no con su actuación en la propia sociedad que puedan perjudicar al crédito y reputación de ésta:

Sí ☒ No ☐

De conformidad con el artículo 13.3 del Reglamento del Consejo, los Consejeros deberán poner su cargo a disposición del Consejo de Administración y formalizar la correspondiente dimisión, cuando: (i) por circunstancias sobrevenidas se vean incursos en alguno de los supuestos de incompatibilidad o prohibición previstos en disposiciones de carácter general, en los Estatutos Sociales o en el Reglamento; (ii) por hechos o conductas imputables al Consejero se hubiere ocasionado un daño grave al patrimonio social o a la reputación de la Sociedad o surgiera riesgo de responsabilidad penal de la Sociedad; (iii) perdieran la honorabilidad, idoneidad, solvencia, competencia, disponibilidad o el compromiso con su función necesarios para ser Consejeros de la Sociedad; (iv) su permanencia en el Consejo de Administración pueda poner en riesgo por cualquier causa y de forma directa, indirecta o a través de las personas vinculadas con él (de acuerdo con la definición de este término que se contiene en el presente Reglamento), el ejercicio leal y diligente de sus funciones conforme al interés social; (v) desaparezcan los motivos por los que fue nombrado y, en particular, en el caso de los Consejeros Dominicales, cuando el accionista a quien representen venda total o parcialmente su participación accionarial con la consecuencia de perder ésta la condición de significativa o suficiente para justificar el nombramiento. El número de Consejeros Dominicales propuestos por un accionista deberá minorarse en proporción a la reducción de su participación en el capital social de la Sociedad; y (vi) un Consejero Independiente incurra de forma sobrevenida en alguna de las circunstancias impeditivas previstas en el artículo 8.5 del Reglamento.

Por su parte, la Política de Selección de miembros del Consejo de Administración establece, en su apartado IV, que no podrán ser considerados como miembros del Consejo de Administración quienes:

(i) se encuentren incursos en las prohibiciones o supuestos de incompatibilidad previstos en la Ley de Sociedades de Capital y demás disposiciones legales aplicables; (ii) pertenezcan a más de tres Consejos de Administración de otras sociedades cuyas acciones se encuentren admitidas a negociación en bolsas de valores nacionales o extranjeras y (iii) no cumplan con los requisitos que, en su caso, prevean los Estatutos Sociales, Reglamentos y demás normas internas de la Sociedad.

C.1.37 Indique, salvo que hayan concurrido circunstancias especiales de las que se haya dejado constancia en acta, si el consejo ha sido informado o ha conocido de otro modo alguna situación que afecte a un consejero, relacionada o no con su actuación en la propia sociedad, que pueda perjudicar al crédito y reputación de ésta:

Sí ☐ No ☒

C.1.38 Detalle los acuerdos significativos que haya celebrado la sociedad y que entren en vigor, sean modificados o concluyan en caso de cambio de control de la sociedad a raíz de una oferta pública de adquisición, y sus efectos.

No procede.

C.1.39 Identifique de forma individualizada, cuando se refiera a consejeros, y de forma agregada en el resto de casos e indique, de forma detallada, los acuerdos entre la sociedad y sus cargos de administración y dirección o empleados que dispongan indemnizaciones, cláusulas de garantía o blindaje, cuando éstos dimitan o sean despedidos de forma improcedente o si la relación contractual llega a su fin con motivo de una oferta pública de adquisición u otro tipo de operaciones.

Número de beneficiarios	11
Tipo de beneficiario	**Descripción del acuerdo**
CONSEJEROS EJECUTIVOS (PRESIDENTE-CONSEJERO DELEGADO Y VICEPRESIDENTE EJECUTIVO)	En el caso de terminación del contrato mercantil con el Consejero Delegado por desistimiento de la Sociedad en ausencia de alguna de las causas siguientes: Conducta desleal o gravemente perjudicial para los intereses de la Sociedad o que suponga un incumplimiento de sus obligaciones, así como en caso de que el contrato termine por decisión unilateral del consejero como consecuencia del incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad de sus obligaciones, el Consejero Delegado, al no tener la condición de funcionario o empleado del sector público estatal, autonómico o local, tendrá derecho a una indemnización equivalente a siete días de retribución anual en metálico, por año de servicio, con el límite de seis mensualidades. En caso de extinción por mutuo acuerdo entre las partes o por dimisión del Consejero Delegado, sin que medie incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad, éste no tendrá derecho a indemnización alguna. El plazo de preaviso previsto en el contrato es de 15 días naturales tanto para la Sociedad como para el Consejero Delegado. En caso de incumplimiento de dicho plazo, se establece una obligación de indemnización en una cuantía equivalente a la retribución correspondiente al periodo de preaviso incumplido. No existen pactos acordados de exclusividad, no concurrencia postcontractual y permanencia o fidelización. Respecto al Consejero que ocupa el cargo de Vicepresidente Ejecutivo, por tener la condición de empleado de entidad integrante del sector público estatal con reserva de puesto, no tiene derecho a indemnización alguna en caso de dimisión o cese en su cargo, excepto la prevista por incumplimiento del preaviso correspondiente que es de 15 días naturales para la Sociedad y 3 meses para el Directivo. No existen pactos acordados de exclusividad, no concurrencia postcontractual y permanencia o fidelización.
ALTA DIRECCIÓN	Los altos directivos que tienen la condición de empleado del sector público estatal, con reserva de puesto de trabajo, no tienen derecho a indemnización alguna al término de su cargo. En caso de tener esta condición sólo tendrán derecho a indemnización si se produce falta de preaviso. Los altos directivos que no tienen la condición de empleado del sector público con reserva de puesto de trabajo, en el caso de terminación del contrato por desistimiento de la Sociedad en ausencia de alguna de las causas siguientes: conducta desleal o gravemente perjudicial para los intereses de la Sociedad o que suponga un incumplimiento de sus obligaciones, así como en caso de que el contrato termine por decisión unilateral del directivo como consecuencia del incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad de sus obligaciones, tendrán derecho a una indemnización equivalente a siete días de retribución anual en metálico, por año de servicio, con el límite de seis mensualidades, así como, en su caso, al preaviso incumplido. En ningún caso los directivos tendrán derecho a indemnización si la extinción se produce por mutuo acuerdo entre las partes o por dimisión del directivo sin que medie incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad.

Indique si, más allá de en los supuestos previstos por la normativa, estos contratos han de ser comunicados y/o aprobados por los órganos de la sociedad o de su grupo. En caso positivo, especifique los procedimientos, supuestos previstos y la naturaleza de los órganos responsables de su aprobación o de realizar la comunicación:

	Consejo de administración	Junta general
Órgano que autoriza las cláusulas	SI	NO

	SÍ	NO
¿Se informa a la junta general sobre las cláusulas?		X

Observaciones
Las condiciones básicas de los contratos de Alta Dirección, así como las del Consejero Delegado son aprobadas por el Consejo de Administración. En la Junta General de Accionistas se aprueba de forma consultiva el Informe de remuneración de los Consejeros.

C.2 Comisiones del consejo de administración

C.2.1 Detalle todas las comisiones del consejo de administración, sus miembros y la proporción de consejeros ejecutivos, dominicales, independientes y otros externos que las integran:

COMISIÓN EJECUTIVA

Nombre	Cargo	Categoría
MAURICI LUCENA BETRIU	Presidente y Consejero Delegado	Ejecutivo
Mª ISABEL BADÍA GAMARRA	Vocal	Dominical
ANGÉLICA MARTÍNEZ ORTEGA	Vocal	Dominical
JAIME TERCEIRO LOMBA	Vocal	Independiente

% de consejeros ejecutivos	25
% de consejeros dominicales	50
% de consejeros independientes	25
% de otros externos	0

Observaciones
Al haber quedado una vacante en la Comisión Ejecutiva con motivo de la dimisión presentada por D. Raúl Míguez Bailo el 12 de junio de 2023, con efectos desde el 16 de junio de 2023, el Consejo Administración de Aena el 20 de junio de 2023 nombró, a propuesta de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, miembro de la Comisión Ejecutiva a Dª. Mª Isabel Badía Gamarra, tras haber sido nombrada Consejera Dominical por el procedimiento de cooptación. A 31 de diciembre de 2023 son 4 los miembros de la Comisión Ejecutiva, debido a que, tras la dimisión presentada por Dª Pilar Arranz Notario el día 28 de noviembre de 2023, con efectos desde el día 29 de noviembre de 2023, a fecha 31 de diciembre de 2023 no ha sido cubierta esta vacante.

Explique las funciones que tiene delegadas o atribuidas esta comisión distintas a las que ya hayan sido descritas en el apartado C.1.9, y describa los procedimientos y reglas de organización y funcionamiento de la misma. Para cada una de estas funciones, señale sus actuaciones más importantes durante el ejercicio y cómo ha ejercido en la práctica cada una de las funciones que tiene atribuidas, ya sea en la ley, en los estatutos sociales o en otros acuerdos societarios.

Funciones, organización y funcionamiento:

Artículo 22 del Reglamento del Consejo de Administración:

"*[…]*

(ii) Competencias

5. Sin perjuicio de la delegación de facultades en favor del Presidente del Consejo de Administración y, en su caso, del Consejero Delegado o del Vicepresidente del Consejo de Administración, la Comisión Ejecutiva tendrá capacidad decisoria de ámbito general y, consecuentemente, con delegación expresa de todas las facultades que corresponden al Consejo de Administración excepto las que tengan la consideración de indelegables en virtud de la ley, la normativa aplicable en materia de gobierno corporativo, los Estatutos Sociales o este Reglamento.

(iii) Funcionamiento

6. La Comisión Ejecutiva se reunirá con la frecuencia necesaria, a juicio del Presidente o siempre que lo soliciten tres de sus miembros.

7. La Comisión Ejecutiva quedará válidamente constituida cuando concurran a la reunión, presentes o representados, más de la mitad de sus miembros.

8. Los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de los Consejeros concurrentes (presentes o representados) a la sesión, siendo dirimente el voto del Presidente en caso de empate en la votación.

(iv) Relaciones con el Consejo de Administración

9. El Consejo de Administración tendrá conocimiento de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas por la Comisión Ejecutiva y todos sus miembros recibirán copia de las actas de las reuniones de la Comisión Ejecutiva".

La Comisión Ejecutiva no se ha reunido en ninguna ocasión durante 2023

COMISIÓN DE AUDITORÍA

Nombre	Cargo	Categoría
TOMÁS VARELA MUIÑA	PRESIDENTE	INDEPENDIENTE
MANUEL DELACAMPAGNE CRESPO	VOCAL	DOMINICAL
LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	VOCAL	INDEPENDIENTE
ANGÉLICA MARTÍNEZ ORTEGA	VOCAL	DOMINICAL
JAIME TERCEIRO LOMBA	VOCAL	INDEPENDIENTE

% de consejeros dominicales	40
% de consejeros independientes	60
% de otros externos	0

Observaciones
Al estar próximo el transcurso del plazo de cuatro años establecido en la Ley de Sociedades de Capital desde el nombramiento de la Presidenta de la Comisión de Auditoría, Dª Leticia Iglesias Herraiz, que había sido nombrada para el citado cargo el 9 de abril de 2023, el Consejo de Administración, con fecha 28 de marzo de 2023, aprobó el nombramiento de D. Tomás Varela Muiña como Presidente de la Comisión de Auditoría con efectos desde 10 de abril de 2023, teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en el área de auditoría y cumplimiento y en el sector financiero, especialmente, en el ámbito de financiación internacional. Asmismo para cubrir la vacante generada en la Comisión de Auditoría, ante la ya citada dimisión de D. Raúl Míguez Bailo, el Consejo de Administración, en su reunión de 20 de junio de 2023 aprobó el nombramiento de Dª Angélica Martínez Ortega como nuevo miembro de la Comisión de Auditoría, a la vista de su perfil con competencias en el sector económico-financiero.

Explique las funciones, incluyendo, en su caso, las adicionales a las previstas legalmente, que tiene atribuidas esta comisión, y describa los procedimientos y reglas de organización y funcionamiento de la misma. Para cada una de estas funciones, señale sus actuaciones más importantes durante el ejercicio y cómo ha ejercido en la práctica cada una de las funciones que tiene atribuidas, ya sea en la ley o en los estatutos o en otros acuerdos sociales.

Las funciones y el funcionamiento de la Comisión de Auditoría están descritos en el artículo 23 del Reglamento del Consejo de Administración, y tiene encomendadas las establecidas legalmente, así como las que el Código de Buen Gobierno tiene asignadas a esta Comisión en las Recomendaciones 40, 41, 42, 43, 44, 45 y 46.

Además, la Comisión de Auditoría tiene encomendadas las siguientes funciones:

- Coordinar y recibir información de los Órganos encargados del Cumplimiento, en relación con las iniciativas de modificación del sistema de cumplimiento normativo general de Aena (art. 23.8 f);
- Favorecer que el auditor del grupo asuma la responsabilidad de las auditorías de las empresas que lo integran (art. 23.9 (vi);
- Supervisar la estrategia de comunicación de la información financiera y relación con accionistas e inversores, incluyendo los pequeños y medianos accionistas (art. 23.13).

Funcionamiento:

- La Comisión de Auditoría se reunirá, al menos una vez al trimestre y todas las veces que resulte oportuno, previa convocatoria de su Presidente, por decisión propia o respondiendo a la solicitud de dos (2) de sus miembros, del Presidente del Consejo de Administración, de la Comisión Ejecutiva o, en su caso, del Consejero Delegado, haciéndolo, no obstante cada vez que el Consejo de Administración solicite la emisión de un informe o la aprobación de propuestas en el ámbito de sus competencias y siempre que, a juicio del Presidente de esta Comisión, resulte conveniente para el buen desarrollo de sus fines.
- La Comisión de Auditoría quedará válidamente constituida cuando concurran a la reunión, presentes o representados, más de la mitad de sus miembros, adoptándose los acuerdos por mayoría absoluta de los Consejeros concurrentes (presentes o representados) a la sesión, siendo dirimente el voto del Presidente en caso de empate en la votación.
- La Comisión de Auditoría podrá requerir la asistencia a sus reuniones del auditor de cuentas de la Sociedad y del responsable de la auditoría interna. Asimismo, la Comisión de Auditoría podrá convocar a cualquier empleado o directivo de la Sociedad e incluso disponer que cualquier empleado comparezca sin presencia de ningún directivo.
- La Comisión de Auditoría realizará con carácter anual una memoria conteniendo las actividades realizadas por la misma.
- El Consejo de Administración tendrá conocimiento de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas por la Comisión de Auditoría y todos sus miembros recibirán copia de las actas de las reuniones de la Comisión.

Las actuaciones más importantes de la Comisión de Auditoría llevadas a cabo durante el ejercicio 2023 han sido:

- La Comisión ha analizado la información financiera con carácter previo a su conocimiento por el Consejo de Administración y a su remisión a la CNMV y a los mercados. En concreto, ha analizado: las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión individuales y consolidados, el Estado de Información No Financiera Consolidado, el Informe Anual de Gobierno Corporativo, el Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros, la propuesta de distribución de resultados del ejercicio 2022, los Informes Financieros Trimestrales, los Estados Financieros Consolidados y el Informe Financiero semestral del ejercicio 2022, habiendo recibido a los Auditores de cuentas en seis de las reuniones de la Comisión, y habiendo comparecido también en la reunión de febrero los verificadores del Estado de la Información No Financiera.

  Además, con motivo del cambio de política contable adoptado y la necesidad de reexpresar las cifras de las cuentas consolidadas del año 2021, como consecuencia de la publicación de la Decisión de Agenda de IFRS “Interpretations Committee”, de fecha 20 de octubre de 2022, sobre la condonación por el arrendador de pagos por arrendamientos (NIIF 9 y NIIF 16), en la reunión de 22 febrero se presentaron los Estados financieros intermedios consolidados, el Informe de gestión consolidado y la presentación de resultados, todos ellos correspondientes al período de 9 meses terminado el 30 de septiembre de 2022, con las cifras modificadas con respecto a las publicadas el 26 de octubre de 2022, como consecuencia del citado cambio de política contable adoptado por el Grupo Aena debido a la reexpresión de las cifras comparativas de 2021 incluidas en las cuentas anuales consolidadas de 2022.
- Se presentaron las conclusiones relativas a la revisión realizada por los Auditores externos del Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera (SCIIF) del Grupo Aena, indicándose que el Grupo Aena mantiene en todos los aspectos significativos un sistema de control interno eficaz sobre la información financiera 31 de diciembre de 2022.
- Aprobó en febrero el Informe de Independencia de auditores durante el ejercicio 2022.
- En esa misma reunión asistieron los expertos independientes contratados por la Compañía (Deloitte) para la verificación de los test de deterioro elaborados por la Compañía a efectos de la aplicación de la NIC 36 concluyendo que la aplicación de la NIC36 realizada por Aena sobre las UGEs es correcta en el contexto de las cuentas anuales del ejercicio, que las hipótesis y parámetros de valoración utilizados por Aena en su aplicación de la NIC36 se encuentran en un rango razonable y que las estimaciones de deterioro realizadas son correctas a los efectos de la aplicación de la NIC 36.

- En la reunión de 25 de octubre de 2023, los auditores externos presentaron el Plan de Auditoría para el ejercicio que termina a 31 de diciembre de 2023, y en la sesión de 18 de diciembre de 2023, conforme a la planificación de la auditoría de las cuentas anuales consolidadas e individuales de Aena correspondientes al ejercicio que termina el 31 de diciembre de 2023, se adelantó a la Comisión el documento preparado para informar del avance a 11 de diciembre de 2023 de su trabajo de auditoría.
- En la sesión de enero de 2023, se propuso elevar al Consejo de Administración para su sometimiento a la Junta General de Accionistas, la propuesta de selección de KPMG como auditor de cuentas para los ejercicios 2024, 2025 y 2026.
- También en enero de 2023 el Director Económico-Financiero presentó la información sobre los trabajos realizados por las principales firmas de auditoría durante el ejercicio 2022 y en la sesión de julio se presentaron los trabajos de las principales firmas de auditoría durante 2023 así como los honorarios recibidos.
- En esa misma reunión de la Comisión se presentaron las principales actuaciones de la propia Comisión, al objeto de aprobar la memoria de actividades del ejercicio 2022.
- Se presentó igualmente en enero de 2023 por el Delegado de Protección de Datos de Aena el informe de actuaciones realizadas durante el año 2021. Adicionalmente se presentó en este informe el Plan de Trabajo para el año 2023.
- Igualmente en enero de 2023 analizó la Comisión la evaluación de su funcionamiento relativa al año 2022 que posteriormente, junto con la evaluación del resto de Comisiones, se elevó al Consejo para su aprobación.
- En el mes de marzo de 2023 la Comisión aprobó la contratación del auditor de cuentas (KPMG) para la prestación de los servicios distintos a la auditoría consistentes en la emisión de un informe de procedimientos acordados que validara el cumplimiento de la ratio Fondos Propios/Activo Totales exigida en los contratos de financiación formalizados entre Aena y el Banco Europeo de Inversiones y en la del mes de mayo para la contratación de trabajos distintos al de auditoría para ANB y BOAB, referidos al ejercicio 2023. Además, en junio de 2023, se adoptó un acuerdo por el procedimiento por escrito y sin sesión, debido a la urgente necesidad de contratar con KPMG el encargo de una Comfort Letter asociada al registro de un programa de emisión de bonos (EMTN).
- Trimestralmente, el Director de Tecnologías de la Información y Digitalización ha informado sobre las actuaciones en materia de ciberseguridad y en la reunión de 20 de septiembre informó sobre el nuevo Código de Buen Gobierno de la Ciberseguridad elaborado por el Foro Nacional de Ciberseguridad y difundido por la CNMV, y explicó en esa reunión que se había realizado un análisis consistente en comprobar si Aena, como organización, había adoptado las acciones o medidas necesarias para dar cumplimiento a las recomendaciones dadas en el citado Código de Buen Gobierno en la Ciberseguridad, proponiéndose un plan de acción que contuviera las medidas a adoptar en caso de que no se estén cumpliendo.
- La Comisión ha supervisado las actuaciones desarrolladas por la Dirección de Auditoría Interna de la Sociedad. En concreto, se han tratado los siguientes temas:
  - Se ha aprobado el mapa de riesgos del año 2023, habiéndose explicado en la Comisión la incorporación al Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) controles e indicadores específicos para facilitar el seguimiento y control de los riesgos afectados por la evolución de la pandemia.
  - Se han analizado las actividades de auditoría interna realizadas en 2022 en su Memoria de actividades, habiéndose aprobado en la Comisión el Plan de Auditoría Interna para 2023. se ha hecho seguimiento de las actuaciones e incidencias del Plan de Auditoría Interna, habiendo sido informada de las reuniones con los responsables de las unidades de negocio involucrados en la gestión de riesgos críticos y del seguimiento sobre los riesgos vinculados a la ciberseguridad, siendo informada la Comisión de Auditoría acerca del Plan Estratégico de Ciberseguridad trimestralmente.
  - Se fijaron los objetivos del Director de Auditoría Interna en la sesión de mes de abril y posteriormente, en la sesión del mes de noviembre se aprobó la validación de estos objetivos.
- La Comisión ha revisado e informado favorablemente las operaciones vinculadas aprobadas posteriormente por el Consejo de Administración.
- Se han revisado las actuaciones llevadas a cabo durante 2023 en materia de Cumplimiento Normativo –que incluye la actividad del Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento y la de la Dirección de Cumplimiento, y en cada reunión se ha supervisado la gestión y desarrollo del Canal de Denuncias - Se ha revisado igualmente la ejecución del Plan de Acción y del Presupuesto de 2022 y se aprobó el presupuesto para el año 2023.
- En la sesión de mayo de 2023 asistieron los asesores externos de Deloitte para presentar el proceso de revisión y mejora del Sistema de Cumplimiento Normativo y el mapa de calor de Aena para el año 2023 y en esa misma sesión se propuso para su aprobación por el Consejo de Administración la Política, el Procedimiento del Sistema Interno de Información y Protección al Informante, y el Protocolo de prohibición de represalia y se acordó proponer al Consejo de Administración la adaptación de la Política de Cumplimiento Normativo, la Política Anticorrupción y Fraude, el Manual del Sistema de Cumplimiento Normativo y el Código de Conducta de Aena y en la reunión de julio se acordó proponer al Consejo de Administración la aprobación de un Código de Conducta de Terceros.

– También se explicó en esa reunión de la Comisión que se proponía al Consejo de Administración la designación del Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento de Aena como órgano colegiado Responsable del Sistema Interno, que a su vez delegará en el Director de Cumplimiento las facultades de gestión del Sistema Interno de Información y de tramitación de los expedientes de investigación.

- Asimismo, el Director de Asuntos Legales y Cumplimiento Normativo informó de que, con el fin de garantizar la autonomía en la gestión del Sistema, a medio plazo se produciría una separación de su actual cargo en dos direcciones independientes, separando los Asuntos Legales del Cumplimiento Normativo y en la sesión de junio se informó sobre la creación de una nueva Dirección de Cumplimiento que se integra en la Dirección de la Oficina de Presidencia, Estrategia y Políticas Públicas, desligándose del área legal de la compañía, nombrando a una nueva Directora de Cumplimiento.
- Además, en la Comisión de Auditoría se han revisado las siguientes políticas, que han sido modificadas por el Consejo de Administración en diciembre de 2023, en las que se homogeneizaron, en la medida de lo posible, su formato y estructura, así como el lenguaje que en ellas se utiliza, además de incluir, en aquellas políticas en las que era procedente, una redacción uniforme de su alcance para una mayor claridad, con una mención expresa a su aplicación a las filiales de Aena:
  - Política Fiscal Corporativa
  - Política comunicación y contacto con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto
  - Política General de la Comunicación de la información económico-financiera, no financiera y Corporativa
  - Política de control y gestión de riesgos
  - Política de seguridad de la información
  - Política de retribución al accionista

Identifique a los consejeros miembros de la comisión de auditoría que hayan sido designados teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría o en ambas e informe sobre la fecha de nombramiento del Presidente de esta comisión en el cargo.

Nombres de los consejeros con experiencia	TOMÁS VARELA MUIÑA
	MANUEL DELACAMPAGNE CRESPO
	LETICIA IGLESIAS HERRAIZ
	ANGÉLICA MARTÍNEZ ORTEGA
	JAIME TERCEIRO LOMBA
Fecha de nombramiento del presidente en el cargo	10/04/2023

COMISIÓN DE NOMBRAMIENTOS, RETRIBUCIONES Y GOBIERNO CORPORATIVO

Nombre	Cargo	Categoría
AMANCIO LÓPEZ SEIJAS	PRESIDENTE	INDEPENDIENTE
IRENE CANO PIQUERO	VOCAL	INDEPENDIENTE
MARIA CARMEN CORRAL ESCRIBANO	VOCAL	DOMINICAL
Mª DEL CORISEO GONZÁLEZ-IZQUIERO REVILLA	VOCAL	INDEPENDIENTE
TOMÁS VARELA MUIÑA	VOCAL	INDEPENDIENTE

% de consejeros dominicales	20
% de consejeros independientes	80
% de otros externos	0

Observaciones
El 20 de abril de 2023, con motivo de la vacante generada en Consejo de Administración y en la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo debido a la dimisión presentada por la Consejera Dominical, Dª Eva Ballesté Morillas el 22 de febrero de 2023, con efectos desde el 19 de abril de 2023, la Junta General de Accionistas acordó el nombramiento de Dª Mª Carmen Corral Escribano como Consejera dominical y el Consejo de Administración, en su reunión celebrada ese mismo 20 de abril, con posterioridad a la celebración de la Junta General de Accionistas, acordó su nombramiento como miembro de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo.

Explique las funciones, incluyendo, en su caso, las adicionales a las previstas legalmente, que tiene atribuidas esta comisión, y describa los procedimientos y reglas de organización y funcionamiento de la misma. Para cada una de estas funciones, señale sus actuaciones más importantes durante el ejercicio y cómo ha ejercido en la práctica cada una de las funciones que tiene atribuidas, ya sea en la ley o en los estatutos o en otros acuerdos sociales.

Las competencias, organización y funcionamiento de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo están definidas en el artículo 24 del Reglamento del Consejo de Administración y tiene encomendadas las establecidas legalmente, así como las que el Código de Buen Gobierno tiene asignadas a esta Comisión en las Recomendaciones 14, 25, 50, 51, 53 y 54.

Además, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo tiene encomendadas las siguientes funciones:

- Informar las situaciones que afecten a los Consejeros, relacionados o no con su actuación en la propia sociedad, que puedan perjudicar al crédito y reputación de ésta. Informar asimismo de cualquier causa penal, atendiendo a las circunstancias concretas, al objeto de que el Consejo decida, si debe o no adoptar alguna medida, como la apertura de una investigación interna, solicitar la dimisión del consejero o proponer su cese (art. 24.7 (e)).
- Determinar el régimen de retribución complementaria del Presidente y del Consejero Delegado. La retribución básica, que constituye la retribución mínima obligatoria, se fijará por el Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas (art. 24.7 (n)).
- Informar de los planes de incentivos (Art. 24.7(o))
- Supervisar, con carácter previo a su aprobación, el informe anual de gobierno corporativo y el informe anual sobre remuneraciones de los Consejeros (Art. 24.7 (r)).
- Proponer las oportunas modificaciones del presente Reglamento al Consejo de Administración (art. 24.7 (s)).
- Coordinar el proceso de reporte de la información no financiera y sobre diversidad, a través del cual informar sobre el modelo de negocio, políticas formales y sus resultados, riesgos no financieros e indicadores clave respecto, entre otros a cuestiones medioambientales, sociales, éticas, relativas al personal y respecto a los Derechos Humanos o diversidad, conforme a la normativa aplicable y a los estándares internacionales de referencia (art. 24.7 (y)).
- Conocer, impulsar y supervisar las estrategias y prácticas de la Compañía en materia de innovación (art. 24.7 (z)).
- Asesorar y proporcionar apoyo en todas las cuestiones relacionadas con la innovación, realizando un análisis, estudio y seguimiento periódico de los proyectos de innovación de la Compañía, proporcionando criterio y prestando su apoyo para garantizar su adecuada implantación y desarrollo en todo el Grupo Aena (art. 24.7 (aa)).

Funcionamiento

- La Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo se reunirá cuantas veces sean necesarias, a juicio de su Presidente, para el ejercicio de sus competencias. También se reunirá cuando lo soliciten, como mínimo, dos (2) de sus miembros y cada vez que el Consejo de Administración solicite la emisión de un informe o la aprobación de propuestas en el ámbito de sus competencias y siempre que, a juicio del Presidente de esta comisión, resulte conveniente para el buen desarrollo de sus fines, pudiendo el Presidente del Consejo de Administración y el Consejero Delegado solicitar reuniones informativas de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, con carácter excepcional.
- La Comisión quedará válidamente constituida cuando a la reunión, presentes o representados, la mayoría de sus miembros y los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de los Consejeros concurrentes (presentes o representados) a la sesión, siendo dirimente el voto del Presidente en caso de empate en la votación.
- Cualquier Consejero de la Sociedad podrá solicitar de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo que tome en consideración, por si los considerara idóneos, potenciales candidatos para cubrir vacantes de Consejero.
- Si el Consejero Coordinador no formara parte de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, ésta deberá mantener contacto habitual con él.

Relaciones con el Consejo de Administración

- El Consejo de Administración tendrá conocimiento de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas por la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo y todos sus miembros recibirán copia de las actas de las reuniones de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo.

En cuanto a los asuntos de mayor relevancia llevados a cabo por la Comisión durante el ejercicio 2023, cabe mencionar los siguientes:

En la reunión de enero de 2023 la Comisión informó favorablemente la evaluación de funcionamiento de la propia Comisión y del Consejo de Administración relativa al ejercicio 2022, que posteriormente sería aprobada por el Consejo de Administración.

En esa misma reunión, la Comisión elaboró el informe de verificación de cumplimiento de la Política de Selección de Candidatos a Consejeros (ahora Política de Selección de miembros del Consejo de Administración) relativa al ejercicio 2022.

Igualmente, en esa reunión, la Comisión aprobó la Memoria de actividades de la propia Comisión durante 2022.

En la reunión de febrero, la Comisión, previo análisis de las necesidades del Consejo de Administración y sobre la base de la matriz de competencias de la Sociedad, informó sobre el nombramiento de la Consejera dominical Dª Maria Carmen Corral Escribano, que fue propuesto por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas, para cubrir la vacante que quedaría en el Consejo de Administración tras la dimisión presentada el 22 de febrero de 2023, con efectos desde el 19 de abril, por la Consejera dominical Dª. Eva Ballesté Morillas.

Igualmente, la Comisión propuso la ratificación de los nombramiento y reelección de Dª.Mª del Coriseo González-Izquierdo Revilla y D. Tomás Varela Muiña, como Consejeros Independientes, quienes habían sido nombrados por el Consejo de Administración, por el procedimiento de cooptación al haber presentado su dimisión D. Christopher Anthony Hohn, representante de TCI Advisory Services y D. Josep Antoni Duran i Lleida.

Asimismo, la Comisión informó la propuesta del Consejo de Administración sobre la reelección por la Junta General de Accionistas de Dª Pilar Arranz Notario, Dª Angélica Martínez Ortega y D. Juan Ignacio Díaz Bidart como Consejeros Dominicales al haberse cumplido el plazo estatutario de 4 años desde su nombramiento.

Igualmente, la Comisión propuso la reelección por la Junta General de Accionistas de Dª Leticia Iglesias Herraiz, al haber transcurrido el plazo estatutario desde su nombramiento.

En la reunión de 20 de abril de 2023, tras la reelección de Dª. Angélica Martínez Ortega y de Dª Pilar Arranz Notario como Consejeras Dominicales por la Junta General de Accionistas, la Comisión propuso para aprobación por el Consejo de Administración, la reelección de ambas Consejeras como miembros de la Comisión Ejecutiva.

En la reunión de 20 de junio de 2023, con motivo de las vacantes producidas en el seno de Consejo de Administración, como consecuencia de las dimisiones presentadas por los Consejeros dominicales D. Juan Ignacio Díaz Bidart y D. Raúl Míguez Bailo, la Comisión aprobó el informe justificativo relativo al nombramiento por el Consejo de Administración, por el procedimiento de cooptación, de Dª María Isabel Badía Gamarra y Dª Ángela Paloma Martín Fernández como Consejeras Dominicales, tras la propuesta realizada por el accionista mayoritario ENAIRE, y una vez analizadas las necesidades del Consejo y sobre la base de la matriz de competencias de la Sociedad.

Tras las incorporaciones al Consejo de Administración, la Comisión volvió a revisar y actualizar la matriz de competencias.

En la reunión de febrero se revisó e informó favorablemente por la Comisión el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Remuneraciones de Consejeros del ejercicio 2022 y revisó y dio su visto bueno al Estado de Información No Financiera (EINF) relativa al ejercicio 2022 y presentado de forma integrada en el Informe de Gestión.

La Comisión en esa misma reunión propuso la modificación del Reglamento del Consejo de Administración para su aprobación por el Consejo de Administración en lo relativo a la elección del Vicepresidente del Consejo de Administración con el objeto de aclarar su redacción orientándola a favorecer el mejor funcionamiento del Consejo de Administración. Por ello, se propuso una redacción más acorde con los Estatutos que recogiera la posibilidad de designar a uno o más Vicepresidentes del Consejo de Administración siendo, preferentemente, al menos uno de ellos, un Consejero Independiente, con el objeto de favorecer el mejor funcionamiento del Consejo de Administración, informándose, tras esta propuesta de modificación, la propuesta de nombramiento como Vicepresidentes primero y segundo del Consejo de Administración, respectivamente a D. Jaime Terceiro Lomba y de D. Javier Marín San Andrés, propuestas que fueron aprobadas posteriormente por el Consejo de Administración.

En la citada reunión de febrero se informó igualmente la propuesta de modificación de los Estatutos Sociales para su posterior presentación al Consejo de Administración para aprobación de la propuesta para la Junta General de Accionistas que se celebró el 20 de abril de 2023, para incorporar mejoras técnicas en lo que respecta a las facultades indelegables del Consejo de Administración para que se recogiera en dichos Estatutos las mismas facultades indelegables que se recoge en la LSC; y en lo que respecta al lugar de celebración del Consejo de Administración en los casos en los que éste fuera exclusivamente a través de medio telemáticos, esto es, sin la asistencia física de ninguno de los miembros del Consejo. .

En esa misma sesión del mes de marzo la Comisión informó una propuesta de modificación de la Estructura Directiva de Aena para dar cabida a un Vicepresidente Ejecutivo que, además de ser el responsable de las dos Direcciones Generales, centrara también parte de su esfuerzo en el fortalecimiento del posicionamiento internacional de Aena y en el impulso de la innovación y la sostenibilidad. Se informó igualmente, el nombramiento de D. Javier Marín San Andrés como Vicepresidente Ejecutivo.

En la reunión de 20 de abril de 2023, tras la celebración de la Junta General de Accionistas, la Comisión propuso para su aprobación por el Consejo de Administración la modificación nuevamente del Reglamento del Consejo de Administración para adecuarlo a las modificaciones de los Estatutos Sociales aprobadas por la citada Junta General de accionistas.

La Comisión aprobó en su reunión de abril de 2023 la planificación de los objetivos de empresa y de Alta Dirección en el ámbito del Sistema de Gestión del Desempeño (SGD) de Aena para 2023, que al finalizar el año también validó en su reunión de noviembre.

El 31 de octubre, y a petición de los Consejeros, se celebró una sesión monográfica de innovación, en la que se explicaron cuales habían sido las iniciativas del Plan Estratégico de Innovación, que estableció la estrategia de la compañía y las tecnologías en las que apoyarse, así como los objetivos globales y el presupuesto para el período 2021-2026.

Se aprobó en la Comisión el Calendario de formaciones y de reuniones de los Consejeros Independientes.

Tras la revisión de todas las Políticas Corporativas del Grupo Aena, en diciembre de 2023, la Comisión revisó la Política de Selección de Candidatos a Consejeros, que tras las modificaciones oportunas pasó a denominarse Política de Selección de miembros del Consejo de Administración, la Política de Gobierno Corporativo, la Política de comunicación y contacto con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto, la Política General de Comunicación de la información económico-Financiera, no Financiera y corporativa, la Política de Derechos Humanos, la Política de relación con los grupos de interés y la Política de Datos, que, junto con otras políticas revisadas por otras Comisiones, fueron modificadas por el Consejo de Administración el 19 de diciembre de 2023.

Con carácter trimestral, se han reportado a la Comisión las contrataciones que, no siendo operaciones vinculadas, la Sociedad ha realizado, en su caso, con sociedades que guardan relación con los Consejeros independientes, sin que se haya puesto de manifiesto ninguna operación relevante que pueda afectar a la independencia de dichos Consejeros, y en la sesión de 28 de noviembre, los Consejeros acordaron que, en adelante, esta información se reportaría semestralmente, en los meses de abril y noviembre, reportándose las contrataciones con empresas vinculadas a Consejeros Independientes que superen la cantidad de 15.000 euros acumulados por trimestre.

COMISIÓN DE SOSTENIBILIDAD Y ACCIÓN CLIMÁTICA

Nombre	Cargo	Categoría
IRENE CANO PIQUERO	PRESIDENTA	INDEPENDIENTE
Mª DEL CORISEO GONZÁLEZ-IZQUIERDO REVILLA	VOCAL	INDEPENDIENTE
LETICIA IGLESIAS HERRAIZ	VOCAL	INDEPENDIENTE
JUAN RÍO CORTÉS	VOCAL	INDEPENDIENTE

% de consejeros dominicales	0
% de consejeros independientes	100
% de otros externos	0

Observaciones
A 31 de diciembre de 2023 la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática estaba compuesta por 4 miembros, dado Dª Pilar Arranz Notario presentó su dimisión el día 28 de noviembre de 2023, con efectos desde el día 29 de noviembre de 2023 y que la vacante no fue cubierta.

Explique las funciones, incluyendo, en su caso, las adicionales a las previstas legalmente, que tiene atribuidas esta comisión, y describa los procedimientos y reglas de organización y funcionamiento de la misma. Para cada una de estas funciones, señale sus actuaciones más importantes durante el ejercicio y cómo ha ejercido en la práctica cada una de las funciones que tiene atribuidas, ya sea en la ley o en los estatutos o en otros acuerdos sociales.

Las competencias, organización y funcionamiento de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática están definidas en el artículo 24 bis del Reglamento del Consejo de Administración, y tiene encomendadas las establecidas legalmente, así como las que el Código de Buen Gobierno tiene asignadas a esta Comisión en las Recomendaciones 53 y 54.

Además, tiene encomendadas las siguientes funciones:

- Conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas de la Sociedad en materia medioambiental y social, asegurando que tales políticas identifiquen e incluyan, al menos los principios, compromisos, objetivos y estrategia en lo relativo a accionistas, empleados, clientes, proveedores, cuestiones sociales, medio ambiente, diversidad, responsabilidad fiscal, respeto de los derechos humanos y prevención de la corrupción y otras conductas ilegales, Los métodos o sistemas para el seguimiento del cumplimiento de las políticas, de los riesgos asociados y de su gestión, los mecanismos de supervisión del riesgo no financiero, incluido el relacionado con aspectos éticos y de conducta empresarial y los canales de comunicación, participación y diálogo con los grupos de interés, así como las prácticas de comunicación responsable que eviten la manipulación informativa y protejan la integridad y el honor.
- Evaluar y verificar la actuación y el cumplimiento de la estrategia y prácticas en materia medioambiental y social, asegurando que se enfoquen a alcanzar una mayor sostenibilidad, promuevan el interés social y la creación de valor a largo plazo y tengan en cuenta los legítimos intereses de los restantes grupos de interés, e informar sobre ello al Consejo de Administración.
- Apoyar y supervisar la contribución de Aena a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) aprobados por la Organización de las Naciones Unidas.
- Impulsar una estrategia coordinada para la acción social, el patrocinio y mecenazgo coherente con las políticas de la Sociedad.
- Revisar, con carácter previo a su aprobación por el Consejo de Administración y, posteriormente, supervisar el cumplimiento del Plan de Acción Climática de la Compañía, que incluya actuaciones para la mitigación de los efectos del cambio climático, así como el seguimiento de los indicadores establecidos para el cumplimiento de los objetivos de descarbonización.
- Supervisar la elaboración y publicación del informe anual específico y detallado sobre los avances efectuados por la Sociedad en relación con los objetivos establecidos en el Plan de Acción Climática, que deberá ser elaborado de conformidad con las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera relacionada con el Clima.

Funcionamiento

- La Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática se reunirá cuantas veces sean necesarias, a juicio de su Presidente, para el ejercicio de sus competencias y, al menos, cuatro (4) veces al año. También se reunirá cuando lo soliciten, como mínimo, dos (2) de sus miembros. El Presidente del Consejo de Administración y Consejero Delegado podrá solicitar reuniones informativas de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, con carácter excepcional.
- La Comisión quedará válidamente constituida cuando concurran a la reunión, presentes o representados, la mayoría de sus miembros y los acuerdos se adoptarán por mayoría absoluta de los Consejeros concurrentes (presentes o representados) a la sesión, siendo dirimente el voto del Presidente en caso de empate en la votación.

Relaciones con el Consejo de Administración:

- El Consejo de Administración tendrá conocimiento de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas por la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática y todos sus miembros recibirán copia de las actas de las reuniones de la misma.

En cuanto a los asuntos de mayor relevancia llevados a cabo por la Comisión durante el ejercicio 2023, cabe mencionar los siguientes:

- En la sesión de 31 de enero se aprobó la Memoria de Actividades de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática relativa al ejercicio 2022 se informó favorablemente la propuesta de Informe sobre la Evaluación de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática del año 2022 para su revisión posterior por la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo y aprobación por el Consejo de Administración.
- En las reuniones de la Comisión celebradas en 2023 se ha informado sobre el progreso de las actuaciones del Plan de Acción aprobado en la Junta General de Accionistas en el año 2021, actualizándose los porcentajes alcanzados en relación con los objetivos marcados.
- En la sesión mantenida en el mes de febrero, se presentó el Informe actualizado del Plan de Acción Climática del año 2022 que posteriormente se aprobaría por el Consejo de Administración y presentaría en la Junta General de Accionistas para su votación consultiva.
- Igualmente, en la sesión de febrero se aprobó con carácter previo a su aprobación por el Consejo de Administración, el Informe sobre el Estado de la Información No Financiera, que se trasladó al Consejo de Administración para su aprobación como parte del Informe de Gestión Consolidado.
- En la reunión de 30 de mayo se informó sobre el marco de actuación y las acciones desarrolladas en materia de acción social, así como las nuevas propuestas a llevar a cabo, y se explicaron las propuestas de actuación en relación a las necesidades detectadas en cuanto a (i) Cultura y patrimonio; (ii) Colectivos vulnerables y problemáticas sociales; (iii) Accesibilidad; (iv) Educación e investigación y (v) Derechos humanos.

– En la sesión de 25 de septiembre, se explicó que se había encargado a un externo el análisis, sobre el impacto en medios de comunicación y Redes Sociales de los mensajes acerca de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena y las iniciativas o actuaciones de la compañía impulsadas en este ámbito. Asistió a la reunión para explicarlo un socio de la empresa Roman Reputation Matters, encargada del citado análisis y, en la reunión de 18 de diciembre, tras esta auditoría, se presentó el plan de acción de comunicación propuesto para las áreas de sostenibilidad y medio ambiente, tras la detección de las fortalezas y debilidades en esos ámbitos.

– En la reunión de la Comisión del 25 de septiembre, se informó sobre los resultados obtenidos en el ejercicio 2023 en el ámbito de reportes de proveedores/rating ESG y en esa misma sesión se presentó el marco de actuación y acciones desarrolladas en materia de gestión de personas, dentro del compromiso social, explicando cuales son las líneas de acción para el desarrollo de esas acciones y detallando a continuación las acciones específicas adoptadas.

– En la sesión celebrada el 18 de diciembre, además se informó sobre la inclusión de Aena en el Dow Jones Sustainability Index World (DJSI World).

– Finalmente en la reunión de esta Comisión de 18 de diciembre, se revisaron las siguientes políticas, que han sido modificadas por el Consejo de Administración en diciembre de 2023, para homogeneizar en la medida de lo posible, el formato y la estructura que en ellas se utiliza, además de incluir, en aquellas políticas en las que era procedente, una redacción uniforme de su alcance con una mención expresa a su aplicación a las filiales de Aena, para una mayor claridad:

  - Política de Sostenibilidad
  - Política de Derechos Humanos
  - Política de gestión integrada de calidad, medio ambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo
  - Política Fiscal Corporativa
  - Política de relaciones con los grupos de interés

C.2.2 Complete el siguiente cuadro con la información relativa al número de consejeras que integran las comisiones del consejo de administración al cierre de los últimos cuatro ejercicios:

	Número de consejeras			
	Ejercicio 2023	Ejercicio 2022	Ejercicio 2021	Ejercicio 2020
	(Numero) %	(Numero) %	(Numero) %	(Numero) %
Comisión Ejecutiva	(2) 50,00	(2) 40,00	(1) 20,00	(1) 20,00
Comisión de Auditoría	(2) 40,00	(1) 20,00	(1) 20,00	(2) 40,00
Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	(3) 60,00	(3) 60,00	(1) 20,00	(1) 20,00
Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	(3) 75,00	(4) 80,00	(3) 60,00	(0) 0,00

Observaciones
Los porcentajes de mujeres en la Comisión Ejecutiva y en la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática son porcentajes a 31 de diciembre de 2023, teniendo en cuenta que existe a esta fecha una vacante en ambas comisiones.

C.2.3 Indique, en su caso, la existencia de regulación de las comisiones del consejo, el lugar en que están disponibles para su consulta, y las modificaciones que se hayan realizado durante el ejercicio. A su vez, se indicará si de forma voluntaria se ha elaborado algún informe anual sobre las actividades de cada comisión.

La regulación de las comisiones del Consejo se encuentra recogida en los siguientes preceptos:

- **Comisión Ejecutiva**: Artículo 22 del Reglamento del Consejo de Administración y artículo 42 de los Estatutos Sociales.
- **Comisión de Auditoría**: Artículo 23 del Reglamento del Consejo de Administración y artículo 43 de los Estatutos Sociales.

- **Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo:** Artículo 24 del Reglamento del Consejo de Administración y artículo 44 de los Estatutos Sociales.
- **Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática**: Artículo 24 bis del Reglamento del Consejo de Administración y artículo 44 bis de los Estatutos Sociales.

El lugar en el que dicha regulación está disponible es:

https://www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/informacion-general/estatutos-sociales.html

https://www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/normativa.html

https://www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/reglamentos-consejo-administracion.html

Las Comisiones de Auditoría, la de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo y la de Sostenibilidad y Acción Climática han elaborado una memoria sobre las actividades de las comisiones durante el ejercicio 2023, que han sido publicadas en la página web de la sociedad:

https://www.aena.es/es/accionistas-e-inversores/gobierno-corporativo/informes/otros-informes.html?anio=2023

D OPERACIONES VINCULADAS Y OPERACIONES INTRAGRUPO

D.1 Explique, en su caso, el procedimiento y órganos competentes para la aprobación de operaciones con partes vinculadas e intragrupo, indicando los criterios y reglas generales internas de la entidad que regulen las obligaciones de abstención de los consejeros o accionistas afectados y detallando los procedimientos internos de información y control periódico establecidos por la sociedad en relación con aquellas operaciones vinculadas cuya aprobación haya sido delegada por el consejo de administración.

Con fecha de 3 de mayo de 2021 entró en vigor la Ley 5/2021 de 12 de abril, por la que se modifica el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y otras normas financieras, en lo que respecta al fomento de la implicación a largo plazo de los accionistas en las sociedades cotizadas. Dicha Ley introdujo una regulación específica aplicable a las operaciones que las sociedades cotizadas lleven a cabo con partes vinculadas. Este nuevo régimen en materia de operaciones vinculadas, según la Disposición Transitoria Primera, apartado 3, entró en vigor el 3 de julio de 2021.

Con motivo de lo anterior, el Consejo de Administración, con fecha 29 de junio de 2021, aprobó el nuevo Procedimiento en materia de Operaciones Vinculadas del Grupo Aena, actualizado en fecha 30 de mayo de 2023, el cual tiene como objeto detallar las reglas a seguir en aquellas transacciones que Aena o cualquiera de las sociedades del Grupo Aena realicen con Partes Vinculadas (en adelante, el “Procedimiento”).

El Procedimiento define como operaciones vinculadas aquellas que supongan una transferencia de recursos, servicios u obligaciones, con independencia de que exista o no contraprestación, y que se realicen por Aena o sus sociedades dependientes con consejeros, con accionistas titulares de un 10% o más de los derechos de voto o representados en el consejo de administración de Aena, o con cualesquiera otras personas que deban considerarse parte vinculadas con arreglo a las Normas Internacionales de Contabilidad.

Respecto a los órganos competentes para la aprobación de las operaciones vinculadas, el Comité de Dirección Ejecutivo, con carácter previo, conocerá de todas las operaciones vinculadas. Por su parte, la Junta General de Accionistas será la competente para aprobar, previo informe de la Comisión de Auditoría, aquellas operaciones con un valor superior al 10% de los activos sociales, mientras que el Consejo de Administración será el competente, también previo informe de la Comisión de Auditoría, de la aprobación de las operaciones vinculadas restantes. No obstante, se prevé en el Procedimiento que el Consejo de Administración podrá delegar en el Comité de Dirección Ejecutivo la aprobación de las siguientes operaciones:

- Las operaciones con sus sociedades dependientes o participadas, siempre que se realicen dentro de la gestión ordinaria y se lleven a cabo en condiciones normales de mercado.
- Las operaciones que reúnan simultáneamente los siguientes 3 requisitos: (i) se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén estandarizadas y se apliquen en masa a un elevado número de cliente; (ii) se realicen a precios o tarifas establecido con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio del que se trate; (iii) su cuantía no supere el 0,5% del importe neto de la cifra de negocios.

Las operaciones vinculadas cuya aprobación corresponda al Comité de Dirección Ejecutivo no requerirán del informe previo de la Comisión de Auditoría, pero deberán ser informadas semestralmente a dicha Comisión a los efectos de que ésta pueda verificar la equidad y transparencia de dicha operación, así como el cumplimiento de los requisitos legales para que su aprobación pueda ser delegada.

Cuando el órgano competente para aprobar la operación vinculada sea la Junta General de Accionistas, el accionista afectado estará privado del derecho de voto, salvo en los casos en que la propuesta de acuerdo haya sido aprobada por el Consejo de Administración sin el voto en contra de la mayoría de los consejeros independientes. No obstante, cuando el voto del accionista o accionistas incursos en conflicto haya sido decisivo para la adopción del acuerdo, corresponderá, en caso de impugnación, a la Sociedad y, en su caso, al accionista o accionistas afectados por el conflicto, la carga de la prueba de la conformidad del acuerdo al interés social.

En el caso de que sea el Consejo de Administración el órgano competente para la aprobación, en el proceso de deliberación y voto de la propuesta de aprobación de la operación vinculada deberán abstenerse de participar aquellos consejeros que tengan la condición de Parte Vinculada o la operación se celebre con una Persona Vinculada al consejero afectado. Sin perjuicio de lo anterior, cuando la Parte Vinculada sea la sociedad dominante de Aena, la aprobación deberá hacerse con la participación de los consejeros que estén vinculados o representen a la sociedad dominante, en cuyo caso, si la decisión o voto de tales administradores resultara decisivo para la aprobación, corresponderá a la Sociedad y, en su caso, a los consejeros afectados por el conflicto de interés, probar, en caso de que sea impugnado, que el acuerdo es conforme con el interés social y que emplearon la diligencia y lealtad en caso de que se exija su responsabilidad.

Respecto al informe que elabora la Comisión de Auditoría con carácter previo a la aprobación de la operación vinculada por el Consejo de Administración o la Junta General de Accionistas, según corresponda, los consejeros de dicha Comisión que tengan la condición de Parte Vinculada en el contexto de la operación o estén vinculados a la persona o entidad con la que se celebre la operación deberán abstenerse en la elaboración y aprobación de dicho informe.

Por último, no tendrán la consideración de operaciones vinculadas, a los efectos de su aprobación y publicación, las siguientes operaciones:

- Las operaciones realizadas entre la Sociedad (o cualquier sociedad íntegramente participada del Grupo Aena) y sus sociedades dependientes íntegramente participadas, directa o indirectamente.
- Las operaciones que realice la Sociedad o cualquier sociedad íntegramente participada del Grupo Aena con sus sociedades dependientes o participadas, siempre que ninguna otra Parte Vinculada a la Sociedad tenga intereses accionariales en dichas entidades dependientes o participadas.
- La aprobación por el Consejo de los términos y condiciones del contrato a suscribir entre la Sociedad y cualquier consejero que vaya a desempeñar funciones ejecutivas, incluyendo el consejero delegado, o altos directivos, así como la determinación por el Consejo de los importes o retribuciones concretas a abonar en virtud de dichos contratos, sin perjuicio del deber de abstención del consejero afectado previsto en el artículo 249.3 de la LSC.
- Las operaciones que se realicen en cumplimiento de un deber legalmente establecido y que se lleven a cabo conforme a lo estrictamente recogido en la normativa que regule dicho deber.
- Las operaciones celebradas entre la Sociedad o las sociedades del Grupo Aena con una Parte relacionada del Gobierno cuando se trate de actos de ejercicio de potestades públicas en el ámbito competencial de los órganos y entidades que las tengan atribuidas.
- Las operaciones que realice la Sociedad o las sociedades del Grupo Aena que pertenezcan al sector público, en condiciones normales de mercado, con un adjudicatario considerado Parte Vinculada, tras un procedimiento de adjudicación llevado a cabo con publicidad y concurrencia, de acuerdo con la normativa pública de contratación.
- Las operaciones ofrecidas con las mismas condiciones a todos los accionistas en las que queden garantizadas la igualdad de trato a estos y la protección de los intereses de la Sociedad.

D.2 Detalle de manera individualizada aquellas operaciones significativas por su cuantía o relevantes por su materia realizadas entre la sociedad o sus entidades dependientes y los accionistas titulares de un 10 % o más de los derechos de voto o representados en el consejo de administración de la sociedad, indicando cuál ha sido el órgano competente para su aprobación y si se ha abstenido algún accionista o consejero afectado. En caso de que la competencia haya sido de la junta, indique si la propuesta de acuerdo ha sido aprobada por el consejo sin el voto en contra de la mayoría de los independientes:

Nombre o denominación social del accionista o de cualquiera de sus sociedades dependientes	% Participación	Nombre o denominación social de la sociedad o entidad dependiente	Naturaleza de la relación	Tipo de la operación y otra información necesaria para su evaluación	Importe (miles de euros)	Órgano que la ha aprobado	Identificación del accionista significativo o consejero que se hubiera abstenido	La propuesta a la junta, en su caso, ha sido aprobada por el consejo sin el voto en contra de la mayoría de independientes
ENAIRE	51	AENA DESARROLLO INTERNACIONAL SME, S.E.	Contractual	Venta Participaciones	9060	Consejo administración	N/A	N/A

Observaciones
Venta por parte de Aena Internacional a ENAIRE de las participaciones sociales que ostentaba en la sociedad francesa European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS)

D.3 Detalle de manera individualizada las operaciones significativas por su cuantía o relevantes por su materia realizadas por la sociedad o sus entidades dependientes con los administradores o directivos de la sociedad, incluyendo aquellas operaciones realizadas con entidades que el administrador o directivo controle o controle conjuntamente, e indicando cuál ha sido el órgano competente para su aprobación y si se ha abstenido algún accionista o consejero afectado. En caso de que la competencia haya sido de la junta, indique si la propuesta de acuerdo ha sido aprobada por el consejo sin el voto en contra de la mayoría de los independientes:

Nombre o denominación social de los administradores o directivos o de sus entidades controladas o bajo control conjunto	Nombre o denominación social de la sociedad o entidad dependiente	Vínculo	Naturaleza de la operación y otra información necesaria para su evaluación	Importe (miles de euros)	Órgano que la ha aprobado	Identificación del accionista o consejero que se hubiera abstenido	La propuesta a la junta, en su caso, ha sido aprobada por el consejo sin el voto en contra de la mayoría de independientes

Observaciones
Ningún miembro del Consejo de Administración, ningún otro miembro de la alta dirección de la Sociedad, ninguna persona representada por un consejero o miembro de la alta dirección, ni ninguna sociedad donde sean consejeros, miembros de la alta dirección o accionistas significativos dichas personas ni personas con las que tengan acción concertada o que actúen a través de personas interpuestas en las mismas, ha realizado transacciones inhabituales o relevantes con la sociedad.

D.4 Informe de manera individualizada de las operaciones intragrupo significativas por su cuantía o relevantes por su materia realizadas por la sociedad con su sociedad dominante o con otras entidades pertenecientes al grupo de la dominante, incluyendo las propias entidades dependientes de la sociedad cotizada, excepto que ninguna otra parte vinculada de la sociedad cotizada tenga intereses en dichas entidades dependientes o éstas se encuentren íntegramente participadas, directa o indirectamente, por la cotizada.

En todo caso, se informará de cualquier operación intragrupo realizada con entidades establecidas en países o territorios que tengan la consideración de paraíso fiscal:

Denominación social de la entidad de su grupo	Breve descripción de la operación y otra información necesaria para su evaluación	Importe (miles de euros)
ENAIRE	Venta de participaciones	9.060

Observaciones
Venta por parte de Aena Internacional a ENAIRE de las participaciones sociales que ostentaba en la sociedad francesa European Satellite Service Provider, SAS (ESSP SAS)

D.5 Detalle de manera individualizada las operaciones significativas por su cuantía o relevantes por su materia realizadas por la sociedad o sus entidades dependientes con otras partes vinculadas que lo sean de conformidad con las Normas Internacionales de Contabilidad adoptadas por la UE, que no hayan sido informadas en los epígrafes anteriores.

Denominación social de la parte vinculada	Breve descripción de la operación y otra información necesaria para su evaluación	Importe (miles de euros)
N/A	N/A	N/A

Observaciones
Durante el ejercicio 2023 no se han llevado a cabo operaciones significativas por su cuantía o relevantes por materia con otras partes vinculadas.

D.6 Detalle los mecanismos establecidos para detectar, determinar y resolver los posibles conflictos de intereses entre la sociedad y/o su grupo, y sus consejeros, directivos, accionistas significativos u otras partes vinculadas.

A efectos de lo establecido en este apartado, se entiende por personas vinculadas las personas a que se refiere el artículo 231 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Las situaciones de conflicto de interés que puedan afectar a los consejeros de la Sociedad están reguladas en el artículo 26 (vi) y 29 del Reglamento del Consejo de Administración, del que cabe destacar las siguientes obligaciones:

- Los Consejeros deberán expresar claramente su oposición cuando consideren que alguna propuesta de decisión sometida al Consejo de Administración sea contraria a la ley, a los estatutos sociales, al presente Reglamento o al interés social y solicitar la constancia en acta de dicha oposición. De forma especial, los Consejeros Independientes y demás Consejeros a quienes no afecte el potencial conflicto de interés, deberán también expresar su oposición cuando se trate de decisiones que puedan perjudicar a los accionistas no representados en el Consejo de Administración.
- Los Consejeros no podrán realizar transacciones con la Sociedad, excepto que se trate de operaciones ordinarias hechas en condiciones estándar para los clientes y de escasa relevancia, entendiendo por tales aquéllas cuya información no sea necesaria para expresar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la entidad.
- Ningún Consejero, ni persona vinculada a éste, podrá desarrollar actividades por cuenta propia o cuenta ajena que entrañen una competencia efectiva, sea actual o potencial, con la Sociedad o que, de cualquier otro modo, le sitúe en un conflicto permanente con los intereses de la Sociedad.

- Los Consejeros deberán abstenerse de participar en la deliberación y votación de acuerdos o decisiones en las que él o una persona vinculada tenga un conflicto de intereses, directo o indirecto, salvo aquellos acuerdos o decisiones que le afecten en su condición de administrador, tales como su designación o revocación para cargos en el Consejo de Administración u otros de análogo significado.
- Ningún Consejero ni persona vinculada a este podrá realizar, directa o indirectamente, operaciones o transacciones profesionales o comerciales con la Sociedad ni con cualquiera de las sociedades de su grupo cuando dichas operaciones no cumplan simultáneamente las condiciones establecidas en el artículo 38 del Reglamento del Consejo de Administración, referido a las operaciones vinculadas, a no ser que se informe anticipadamente al Consejo de Administración y éste, apruebe la transacción, de conformidad con lo establecido en el artículo 5.4 (xx) del Reglamento del Consejo de Administración.
- Los Consejeros están obligados a comunicar al Consejo de Administración cualquier situación de conflicto de interés, directo o indirecto, que pudieran tener con el interés de la Sociedad. En caso de conflicto, el Consejero afectado se abstendrá de intervenir en la operación a que el conflicto se refiere. No obstante, de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 del artículo 529 duovicíes de la LSC no deberán abstenerse los consejeros que representen o estén vinculados a la sociedad matriz en el órgano de administración de la sociedad cotizada dependiente, sin perjuicio de que, en tales casos, si su voto ha sido decisivo para la adopción del acuerdo, será de aplicación la regla de inversión de la carga de la prueba en términos análogos a los previstos en el artículo 190.3 de la LSC.

No obstante, lo anterior, la Sociedad podrá dispensar las prohibiciones contenidas en los párrafos anteriores en casos singulares autorizando la realización por parte de un Consejero o una persona vinculada de una determinada transacción con la Sociedad, el uso de ciertos activos sociales, el aprovechamiento de una concreta oportunidad de negocio, la obtención de una ventaja o remuneración de un tercero. La autorización deberá ser necesariamente acordada por la Junta General cuando tenga por objeto la dispensa de la prohibición de obtener una ventaja o remuneración de un tercero, o afecte a una transacción cuyo valor sea superior al diez (10) por ciento de los activos sociales. En los demás casos, la autorización podrá ser también otorgada por el Consejo de Administración siempre que quede garantizada la independencia de los Consejeros que la concedan respecto del Consejero dispensado, y será preciso asegurar la inocuidad de la operación autorizada para el patrimonio social o, en su caso, su realización en condiciones de mercado y la transparencia del proceso.

La obligación de no competir con la Sociedad sólo podrá ser objeto de dispensa en el supuesto de que no quepa esperar daño para la Sociedad o el que quepa esperar se vea compensado por los beneficios que prevén obtenerse de la dispensa. Dicha dispensa se concederá mediante un acuerdo expreso y separado de la Junta General.

MECANISMOS DE IDENTIFICACIÓN Y RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS

El referido artículo 29 del Reglamento del Consejo de Administración dispone que los Consejeros deberán informar a la Sociedad, a través de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, de todos los puestos que desempeñen y de las actividades que realicen en otras sociedades o entidades, de los cambios significativos en su situación profesional, de las reclamaciones judiciales, administrativas o de cualquier otra índole que por su importancia pudieran incidir gravemente en la reputación de la Sociedad y, en general, de cualquier hecho o situación que pueda resultar relevante para su actuación como administrador de la Sociedad.

Los Consejeros no podrán, salvo autorización expresa del Consejo de Administración, previo informe de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, formar parte de más de cinco (5) consejos de administración, excluyendo (i) los consejos administración de sociedades que formen parte del mismo grupo que la Sociedad; (ii) los consejos de administración de sociedades familiares o patrimonios de los Consejeros o sus familiares; y (iii) los consejos de los que formen parte por su relación profesional. Determina, asimismo, el Reglamento, que no podrán formar parte de más de tres (3) consejos de administración de otras sociedades cuyas acciones se encuentren admitidas a negociación en bolsa de valores nacionales o extranjeras.

Dado que ningún Consejero, ni persona vinculada a éste, podrá realizar directa o indirectamente operaciones o transacciones profesionales o comerciales con la Sociedad ni con cualquiera de las sociedades de su grupo cuando dichas operaciones no cumplan simultáneamente las condiciones antes indicadas, se exige como mecanismo que el Consejero informe previamente al Consejo de Administración de la transacción profesional o comercial que quiera realizar.

Asimismo, el Procedimiento en materia de operaciones vinculadas del Grupo Aena exige que todos los miembros del Consejo de Administración tanto de Aena y de las sociedades de su grupo como de ENAIRE declaren conocer el deber de comunicar a la Secretaría del Consejo, con la suficiente antelación, cualquier operación vinculada que vayan a realizar ellos en su propio nombre o personas vinculadas a ellos.

Además de lo previsto en el Reglamento del Consejo de Administración, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo de la Sociedad aprobó en noviembre de 2018 un Procedimiento de Gestión de Conflicto de interés con el objeto de establecer los procedimientos de actuación de Aena, en materia de prevención de conflictos de interés en los que pudieran encontrarse los Consejeros y accionistas de la Sociedad y su Grupo, así como sus respectivas personas vinculadas, de conformidad con lo dispuesto en la normativa societaria y regulatoria vigente y en el sistema de Gobierno Corporativo de Aena.

Igualmente, es también objeto de este procedimiento tanto los miembros del equipo directivo de la Aena como los Administradores de la misma que tengan la consideración de Alto Cargo de la Administración del Estado, sujetos a la Ley 3/2015 de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del Alto Cargo de la Administración General del Estado.

Asimismo, el Consejo de Administración es el órgano de contratación competente para aprobar, en su caso, la formalización de los contratos significativos, esto es, aquellos que tengan un importe superior a 20 millones de euros, tanto en el caso de contratos comerciales como en el caso de contratos con proveedores, o un importe superior a 6 millones de euros en el caso de los convenios, acuerdos colaborativos, mecenazgos, donaciones y patrocinios, por lo que existe un control total acerca de cuáles son esas operaciones y pleno conocimiento por el Consejo de Administración de su existencia. Así pues, en caso de que existiera una relación de negocios significativa que pudiera suponer una situación de conflicto de interés, el propio Consejo la conocería incluso antes de su suscripción.

D.7 Indique si la sociedad está controlada por otra entidad en el sentido del artículo 42 del Código de Comercio, cotizada o no, y tiene, directamente o a través de sus filiales, relaciones de negocio con dicha entidad o alguna de sus filiales (distintas de las de la sociedad cotizada) o desarrolla actividades relacionadas con las de cualquiera de ellas.

Sí X **No ☐**

ENAIRE

Indique si ha informado públicamente con precisión acerca de las respectivas áreas de actividad y eventuales relaciones de negocio entre, por un lado, la sociedad cotizada o sus filiales y, por otro, la sociedad matriz o sus filiales:

Sí X **No ☐**

Informe de las respectivas áreas de actividad y las eventuales relaciones de negocio entre, por un lado, la sociedad cotizada o sus filiales y, por otro, la sociedad matriz o sus filiales, e identifique dónde se ha informado públicamente sobre estos aspectos
La información sobre las respectivas áreas de actividad de Aena y sus filiales se reporta tanto en la web corporativa de Aena como en el Informe de Gestión que acompaña a las Cuentas Anuales Individuales y Consolidadas. Las eventuales relaciones de negocio entre Aena, sus filiales o ENAIRE se informan detalladamente en la Memoria de las Cuentas Anuales Individuales y Consolidadas, recogiéndose, en su caso, las más significativas en el informe que elabora la Comisión de Auditoría sobre las operaciones vinculadas celebradas durante el ejercicio.

E SISTEMAS DE CONTROL Y GESTIÓN DE RIESGOS

E.1 Explique el alcance del Sistema de Control y Gestión de Riesgos financieros y no financieros de la sociedad, incluidos los de naturaleza fiscal.

Aena tiene implantado un Sistema de Control y Gestión de Riesgos (en lo sucesivo, el Sistema de Gestión de Riesgos o el Sistema) que categoriza los riesgos estratégicos, operacionales, financieros, tecnológicos, sociales, medioambientales, de buen gobierno, de información, legales y de cumplimiento (incluyendo los de la normativa fiscal), priorizándolos conforme a su criticidad en función de su impacto (económico, operativo y reputacional) y probabilidad de ocurrencia.

Este Sistema desarrolla los principios definidos en la Política de Control y Gestión de Riesgos aprobada por el Consejo de Administración de Aena y cuya última actualización fue realizada en diciembre de 2023.

El objeto de la Política de Control y Gestión de Riesgos es asegurar un marco general adecuado de control y gestión de las amenazas e incertidumbres de cualquier naturaleza que pudiesen afectar a Aena, estableciendo un Sistema de Gestión de Riesgos orientado a:

1. Contribuir al logro de los objetivos estratégicos.
2. Defender los derechos de los accionistas y de cualquier otro grupo de interés significativo.
3. Proteger la solidez financiera y la sostenibilidad.
4. Facilitar el desarrollo de las operaciones en los términos de seguridad y calidad previstos.
5. Proteger la reputación.

El Sistema de Gestión de Riesgos se constituye como un modelo de control y gestión basado en diferentes niveles y que funciona de forma integral y continua, centralizándose su gestión en las diferentes áreas corporativas de negocio y soporte. El enfoque metodológico del Sistema está basado en el marco de control interno COSO III y comprende las siguientes etapas:

1) Identificación de riesgos

2) Evaluación de riesgos

3) Control y gestión de riesgos

4) Reporte y seguimiento de los riesgos

5) Actualización de riesgos

6) Supervisión del sistema de control y gestión de riesgos

El Sistema de Gestión de Riesgos de Aena contempla los distintos tipos de riesgos financieros y no financieros a los que se enfrenta la Sociedad incluyendo, en la medida que sean significativos, los principales riesgos operativos, tecnológicos, legales, sociales, medioambientales, políticos, reputacionales (incluidos los relacionados con la corrupción), de cumplimiento normativo y económicos, considerando los relacionados con los pasivos contingentes y otros riesgos fuera de balance.

Todos los riesgos identificados son categorizados y priorizados en el Mapa de Riesgos corporativo. Cada riesgo está gestionado, al menos, por una Dirección Corporativa, responsable de documentar su gestión de acuerdo a los parámetros definidos y aprobados en la Política de Control y Gestión de Riesgos.

El Mapa de Riesgos corporativo ha sido actualizado por el Comité de Dirección Ejecutivo con una periodicidad anual, a partir de la información aportada por las Direcciones Corporativas, siendo supervisado y evaluado por la Comisión de Auditoría. El mapa de riesgos es aprobado, en última instancia, por el Consejo de Administración con un carácter anual.

Los riesgos inherentes al desarrollo internacional de Aena forman parte integral de su Sistema de Gestión de Riesgos. Los principios fundamentales de la gestión de riesgos aplicables en las filiales extranjeras del Grupo son consistentes con los contenidos en la Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena, adaptando la gestión de riesgos empresariales a sus dimensiones y realidad económica.

E.2 Identifique los órganos de la sociedad responsables de la elaboración y ejecución del Sistema de Control y Gestión de Riesgos financieros y no financieros, incluido el fiscal.

Los roles y responsabilidades de las áreas involucradas en el control y la gestión de riesgos se establecen en la Política de Control y Gestión de Riesgos, de la forma descrita a continuación:

- El Consejo de Administración define, actualiza y aprueba la Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena y fija el nivel de riesgo aceptable en cada situación, siendo el responsable último de la existencia y funcionamiento de un Sistema de Gestión de Riesgos adecuado y efectivo.

- La Comisión de Auditoría supervisa y evalúa el Sistema de Gestión de Riesgos, asegurando que los principales riesgos financieros y no financieros se identifiquen, gestionen, comuniquen y se mantengan en los niveles planificados. Esta supervisión abarca a los distintos tipos de riesgos a los que se enfrenta el Grupo e incluye, específicamente, la supervisión y evaluación de los siguientes aspectos:

  - Las medidas previstas para mitigar el impacto de los riesgos identificados y su efectividad.

  - Los sistemas de información y control interno que se utilizan para controlar y gestionar los citados riesgos.

  - Que el nivel de riesgo se mantiene en las variables definidas como aceptables.

- Las Direcciones Corporativas identifican, evalúan y validan los riesgos que están bajo su área de responsabilidad, ejecutan las actividades mitigadoras asociadas a los riesgos, proponen y reportan los indicadores para su adecuado seguimiento y establecen planes de acción para mitigar los riesgos, informando sobre la eficacia de los mismos.

- La Dirección de Auditoría Interna asiste a la Comisión de Auditoría en la coordinación de las actividades definidas en la Política de Control y Gestión de Riesgos de Aena; asegurando el buen funcionamiento del Sistema de Gestión de Riesgos para que se identifiquen, gestionen y cuantifiquen adecuadamente los principales riesgos que afecten a Aena; homogeneizando y consolidando informes relativos a la identificación y evaluación de riesgos y sus correspondientes indicadores, actividades mitigadoras y planes de acción, elaborados por las áreas corporativas y operativas de la Sociedad; y reportando a los órganos de gobierno de la Sociedad.

E.3 Señale los principales riesgos, financieros y no financieros, incluidos los fiscales y en la medida que sean significativos los derivados de la corrupción (entendidos estos últimos con el alcance del Real Decreto Ley 18/2017), que pueden afectar a la consecución de los objetivos de negocio.

Los objetivos de negocio de Aena pueden verse afectados por una variedad de riesgos inherentes a su actividad, el entorno en el que opera y su marco regulatorio, así como por determinados riesgos financieros.

Se indican a continuación los principales riesgos que pueden afectar a la consecución de los objetivos de negocio:

- Durante el año 2023 se ha consolidado la recuperación de las operaciones y el tráfico de pasajeros, superando las cifras del año 2019 previas a la pandemia de la COVID-19. No obstante, esta recuperación del tráfico y su tendencia futura sigue siendo sensible a la evolución de los siguientes factores externos:

  - Entorno macroeconómico, en un escenario de inflación persistente y endurecimiento de la política monetaria, con elevados tipos de interés, que podría conllevar una contención de gastos no esenciales y afectar a la evolución de los flujos turísticos.

  - Situación geopolítica global, marcada por la incertidumbre acerca del desarrollo de los distintos conflictos bélicos actualmente en curso (Ucrania, Oriente Medio) o que pudieran surgir en el futuro.

  - Aparición de nuevas pandemias.

Entre estos factores externos con impacto en el negocio aeronáutico se incluyen los riesgos derivados de la dependencia de compañías aéreas, quiebras y fusiones de aerolíneas así como la competencia de otros medios de transporte (fundamentalmente el ferrocarril, con la entrada en servicio de nuevos operadores y rutas), o aeropuertos alternativos.

- Aena está expuesta a riesgos relacionados con la operación en los aeropuertos (seguridad operacional y física). Los impactos negativos en la seguridad de las personas o bienes, por incidentes, accidentes y actividades de interferencia ilícita (incluidas las terroristas o de cualquier otra índole) derivados de las operaciones podrían exponer a la Sociedad a potenciales responsabilidades que pudieran suponer indemnizaciones y compensaciones, así como la pérdida de reputación o la interrupción de las operaciones.

- Aena está expuesta a los efectos del riesgo de cambio climático, configurándose el ámbito de la sostenibilidad medioambiental como un eje estratégico de la compañía. Este riesgo conlleva impactos a nivel económico, operativo y reputacional derivados de los siguientes aspectos:

  - Cambios regulatorios que puedan suponer un aumento del precio de las emisiones de carbono, uso de combustible sostenible en aviación (SAF), introducción de nuevos gravámenes o potenciales limitaciones de vuelos domésticos en rutas con alternativa de alta velocidad ferroviaria.

  - 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.

  - Grado de implantación de las medidas contempladas en el Plan de Acción Climática de la compañía, tendentes a establecer un modelo económico descarbonizado y sostenible en los aeropuertos de la Red.

  - Un marco de políticas y regulaciones en el ámbito de la sostenibilidad medioambiental en continuo desarrollo.

  Asimismo, los eventos asociados al cambio climático, los desastres naturales y las condiciones meteorológicas extremas, conllevan un incremento de la inversión necesaria para mantener la resiliencia de las infraestructuras y la operatividad de los aeropuertos.

- Aena depende de las tecnologías de la información y comunicaciones, y los sistemas e infraestructuras se enfrentan a ciertos riesgos, incluidos los riesgos propios de la ciberseguridad, resultado de amenazas y explotación de vulnerabilidades tanto internas como externas, como consecuencia de ciberataques y otras amenazas a la confidencialidad, integridad, disponibilidad, trazabilidad y autenticidad de la información almacenada en los sistemas, así como a la capacidad de los mismos.

- Aena es una sociedad mercantil estatal cotizada y, como tal, su capacidad de gestión en determinados ámbitos (expansión internacional, contratación de personal y proveedores, entre otros) está afectada por la aplicación de normativa del derecho público y privado.

- Riesgo derivado del incremento de la necesidad de inversión planificada así como de incumplimientos de plazos, presupuestos o calidad de las actuaciones contratadas, que afecten a la operativa o rentabilidad de los aeropuertos, o que supongan incumplimiento de las obligaciones del marco regulatorio, consecuencia de actuaciones de terceros (adjudicatarios u organismos públicos) o derivados de la evolución de otros condicionantes externos que pudieran afectar a la ejecución de las actuaciones (anticipación de las necesidades de inversión respecto de lo planificado en algunos aeropuertos ante la recuperación de la demanda, precios de los materiales de construcción, regulación medioambiental y operacional, etc.).

- Aena depende de los servicios prestados por terceros en sus aeropuertos (compañías de handling, seguridad, controladores aéreos, etc.). Aspectos tales como conflictos laborales e incumplimientos en los niveles de servicio pudieran tener impacto en las operaciones, en un escenario de incrementos de costes generalizado y dificultad de captación de personal cualificado.

- La actividad internacional de Aena está sujeta a riesgos asociados a la materialización de potenciales impactos que no hayan sido contemplados en la planificación y análisis de las adquisiciones, así como derivados del posterior desarrollo de operaciones en terceros países (a través de filiales y participadas) y al hecho de que las perspectivas de rentabilidad puedan no ser las esperadas debido al empeoramiento de la situación económica, cambios legales y regulatorios adversos u otros efectos sobre los contratos de concesión. En concreto, la inversión realizada en Brasil requiere de un análisis continuo de la recuperación y evolución de sus principales indicadores, que puede verse afectado por las circunstancias del mercado/país en el que opera.

- Aena está expuesta a riesgos relacionados específicamente con la evolución de la actividad comercial, estando vinculados los ingresos de la actividad comercial tanto al volumen de pasajeros como a la capacidad de gasto de estos. En un contexto de recuperación del tráfico, la evolución de la actividad comercial puede verse afectada por cambios de tendencia en el sector y en el mix de pasajeros así como por aspectos regulatorios que pudieran afectar a determinados productos del ámbito del duty-free. La evolución de los factores macroeconómicos y los cambios de tendencia en el consumo también afectan al negocio inmobiliario, planteando retos adicionales ligados a la estrategia de desarrollo de las ciudades aeroportuarias.

- Riesgo de perder competitividad por no desarrollar políticas de innovación y desarrollo tecnológico adecuadas a las necesidades del negocio, encaminadas a mejorar la experiencia de los pasajeros, fortalecer la seguridad del aeropuerto y mejorar la eficiencia operativa. Se incluyen en este riesgo los potenciales impactos derivados de restricciones normativas o de otra índole, que pueden originar retrasos o limitaciones en la ejecución de pruebas piloto de proyectos de innovación o en la implementación y despliegue de las innovaciones.

- Impactos en la calidad del servicio percibida por los pasajeros y en relación con otros aeropuertos, que afecten a la reputación de Aena o pudieran suponer incumplimientos.

- Riesgo de que Aena sufra sanciones, pérdidas financieras o menoscabo de su reputación, o de que sea hallada responsable a causa del incumplimiento o cumplimiento defectuoso de normas legales, reglas de conducta, vulneraciones de derechos humanos y demás estándares exigibles en su funcionamiento.

- Aena opera en un sector regulado, y cambios o desarrollos futuros en la normativa aplicable, así como acuerdos y resoluciones de los reguladores tanto a nivel nacional como internacional, pueden tener impactos negativos en sus compromisos y en los ingresos, resultados operativos y posición financiera de Aena. En particular, dicha regulación afecta al negocio aeronáutico en los siguientes aspectos:

  - Gestión de la red de aeropuertos con criterios de servicio público.
  - Régimen de tarifas aeroportuarias.
  - Medidas de seguridad aeroportuaria (security).
  - Seguridad operativa (safety).
  - Asignación de franjas horarias (slots).

  En este contexto, durante el ejercicio 2021 se aprobó por parte del Consejo de Ministros el segundo Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA 2022-2026), que implica una serie de obligaciones en cuanto a los estándares de calidad del servicio y puesta en servicio de inversiones estratégicas, cuyo incumplimiento puede acarrear penalizaciones.

- Cambios en la legislación fiscal podrían dar lugar a impuestos adicionales u otros perjuicios para la situación fiscal de Aena.

- Aena está, y podrá continuar estando en el futuro, expuesta a un riesgo de pérdida en los procedimientos judiciales o administrativos en los que está incursa.

- La cobertura de los seguros podría ser insuficiente.

- Aena está expuesta a riesgos relacionados con su endeudamiento, cuyas obligaciones pueden llegar a limitar la actividad de Aena y la posibilidad de acceder a financiación, distribuir dividendos o realizar sus inversiones, entre otros. Además de lo señalado al respecto en los apartados anteriores, Aena está expuesta a los riesgos financieros de mercado (fluctuaciones de tipo de cambio y tipo de interés), crédito y liquidez.

E.4 Identifique si la entidad cuenta con niveles de tolerancia al riesgo, incluido el fiscal.

El Comité de Dirección Ejecutivo identifica periódicamente los riesgos que amenazan el cumplimiento de los objetivos de negocio y empresariales, llevando a cabo una evaluación de su criticidad basada en su impacto y probabilidad de ocurrencia definidos como:

- Impacto: Daño que supondría para los objetivos de Aena que el riesgo se concretara en un suceso cierto. Para la evaluación de los riesgos identificados se consideran los distintos tipos de impacto posibles de cada riesgo:
  - Económico: el impacto se manifiesta a través de la pérdida de beneficios o daño patrimonial.
  - Operativo: el impacto se materializa a través de la dificultad temporal o la imposibilidad de realizar actividades en determinadas áreas, aeropuertos o de poder prestar ciertos servicios a los clientes.
  - Reputacional: el impacto se manifiesta a través de la posible pérdida de prestigio ante los diferentes grupos de interés, fundamentalmente en aquellos que tienen una influencia significativa en el negocio, como clientes, reguladores, empleados, entidades financieras o inversores.
- Probabilidad de ocurrencia: Probabilidad de que el riesgo se concrete en un suceso cierto.

Esta evaluación queda reflejada en el Mapa de Riesgos corporativo, que es revisado por la Comisión de Auditoría y aprobado por el Consejo de Administración, al menos, anualmente.

El Sistema de Control y Gestión de Riesgos de Aena establece que cada riesgo del Mapa de Riesgos corporativo, incluidos los relacionados con el cumplimiento de la normativa fiscal, tenga asociados indicadores clave de seguimiento, para los cuales se determinan umbrales de tolerancia (límites máximos y/o mínimos aceptados por cada indicador) con el objetivo de mantener el impacto o la probabilidad de ocurrencia del riesgo en los niveles definidos como aceptables. Cuando se sobrepasan los umbrales de tolerancia establecidos, debe evaluarse la necesidad de diseñar y ejecutar planes de acción específicos.

E.5 Indique qué riesgos, financieros y no financieros, incluidos los fiscales, se han materializado durante el ejercicio.

Los principales riesgos identificados en el Sistema de Gestión de Riesgos de la Sociedad se detallan en el apartado E.3 del presente informe.

Durante el ejercicio se han materializado riesgos propios de la actividad, del modelo de negocio y del entorno donde opera Aena. Los sistemas de control, políticas y procedimientos establecidos por la Sociedad han permitido gestionar los riesgos de forma adecuada.

Entre los riesgos materializados total o parcialmente, cabe destacar los siguientes:

- En 2023 se ha producido la recuperación del tráfico aéreo tras alcanzar un récord anual de pasajeros en la red de aeropuertos españoles de Aena habiéndose superado la situación sobrevenida por la pandemia de la COVID-19. El sector aéreo se vio drásticamente afectado durante los años 2020 y 2021 por las circunstancias derivadas de la pandemia que obligaron al establecimiento de restricciones a la movilidad, las cuales se fueron modulando en función de su evolución. En este contexto, los aeropuertos gestionados por Aena, sufrieron una reducción de las operaciones y del tráfico de pasajeros desde el inicio de la pandemia sin precedentes históricos que comenzó a superarse durante 2022 y se ha consolidado en 2023. La significativa recuperación del tráfico así como los resultados económico-financieros alcanzados en el ejercicio 2022 y 2023 por la Sociedad muestran una sustantiva mejoría que permite confirmar que los efectos negativos de la pandemia han sido sobradamente superados.
- La actividad de la compañía y la recuperación del tráfico continúa siendo sensible al entorno macroeconómico actual (elevada inflación y tipos de interés) y la inestabilidad geopolítica (con conflictos bélicos actualmente en curso en Ucrania y Oriente Medio). El impacto más relevante para la Sociedad derivado de la actual crisis macroeconómica y geopolítica es consecuencia del elevado aumento del coste de la energía eléctrica que se produjo en 2022 y que se ha reducido considerablemente durante 2023. La Dirección de la Sociedad continúa analizando y monitorizando los potenciales impactos que la evolución de estos aspectos pudiera tener a futuro.
- En el ámbito internacional, se han finalizado las obras de los aeropuertos del Nordeste de Brasil y se ha adquirido el control e inicio en la gestión de los aeropuertos del Bloque de Once Aeropuertos de Brasil (BOAB). Con ello, Aena se convierte en el gestor de una red de 17 aeropuertos en Brasil, aumentando su exposición internacional. Entre estos aeropuertos, figuran el Aeropuerto de Congonhas-Sao Paulo, el segundo con mayor tráfico de pasajeros de Brasil, y el Aeropuerto Internacional de Recife.

- En lo relativo a la actividad comercial de la sociedad en España, la recuperación ha ido en consonancia con la evolución del tráfico. Como consecuencia de la entrada en vigor el 3 de octubre de 2021 de la de la Disposición Final 7º de la Ley 13/2021, de 1 de octubre, las Rentas Mínimas Anuales Garantizadas contractuales quedaron automáticamente reducidas en proporción directa al menor volumen de pasajeros en el aeropuerto donde se ubique el local respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019. Esta reducción de las rentas resulta de aplicación en todos los años posteriores hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al que existió en 2019. En 2023, un total de 42 de los 47 aeropuertos de la red nacional han registrado un tráfico superior al de 2019, a excepción de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, La Palma, Reus y Girona-Costa Brava. Por otro lado, durante el ejercicio 2023 se adjudicaron importantes concursos en el ámbito comercial como el de renovación de la oferta de restauración del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y la gestión de tiendas libres de impuestos en 27 aeropuertos de España, aprobándose también el inicio del proceso de renovación del servicio de alquiler de vehículos sin conductor en 38 aeropuertos de la red nacional.

- En el ámbito medioambiental, se siguen desarrollando medidas dentro de la iniciativa de la UE “Fit for 55”, que persigue una reducción del 55% de los gases de efecto invernadero para el año 2030. Estas medidas incluyen propuestas para moderar la contribución del sector aéreo a las emisiones en el futuro cuyo impacto en el tráfico aéreo dependerá de las condiciones en las que se vayan aplicando, si bien en la actualidad no se han aprobado todas las normativas incluidas en el paquete legislativo a nivel ambiental por lo que no hay concreción suficiente sobre el alcance y plazos de implantación de las mismas.
- El Documento de Regulación Aeroportuaria para el período 2022-2026 (en adelante DORA II) fue aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 28 de septiembre de 2021. El DORA II ofrece la estabilidad necesaria para desarrollar un servicio eficiente, competitivo y sostenible a largo plazo. Se fijan los parámetros para la recuperación del sector del transporte aéreo permitiendo que la red de aeropuertos disponga de los recursos necesarios para la prestación de un servicio seguro, de calidad, sostenible. No obstante, las condiciones establecidas en el DORA 2022-2026 conllevan una serie de obligaciones en cuanto a los estándares de calidad del servicio y puesta en servicio de inversiones estratégicas, cuyo incumplimiento puede acarrear penalizaciones en las tarifas que, al igual que ocurría con el DORA I, afectarían en todo caso en ejercicios futuros. La Sociedad no espera que se produzcan incumplimientos de los compromisos asumidos en el marco del DORA.

No se ha materializado ningún riesgo fiscal durante el ejercicio.

E.6 Explique los planes de respuesta y supervisión para los principales riesgos de la entidad, incluidos los fiscales, así como los procedimientos seguidos por la compañía para asegurar que el consejo de administración da respuesta a los nuevos desafíos que se presentan.

El Sistema de Gestión de Riesgos de Aena integra los planes de respuesta al riesgo identificando las actividades mitigadoras, planes de acción y planes de contingencia de los riesgos comprendidos en el Mapa de Riesgos corporativo, a partir de su valoración o nivel de criticidad, para asegurar la gestión de los riesgos considerando los indicadores y parámetros de tolerancia establecidos.

En relación con los riesgos incluidos en el Mapa de Riesgos corporativo, las actividades mitigadoras y planes de acción y contingencia varían en función de cada tipo de riesgo, e incluyen entre otras las siguientes:

- Sistema de Gestión 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.
- Planes de recuperación de los sistemas de información ante desastres (DRPs).
- Política de Seguridad de la Información y Procedimientos de gestión de incidencias y parches de seguridad.
- Revisiones de seguridad TIC bajo norma ISO 27001.

- Estrategia ante el cambio climático (Plan de Acción Climática), análisis de escenarios climáticos y evaluación de necesidades de adaptación en los aeropuertos con seguimiento de indicadores.
- Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medioambiente, certificado por una entidad externa acreditada bajo las normas UNE-EN ISO 9001 y UNE EN-ISO 14001.
- Seguimiento de legislación ambiental y vigilancia tecnológica.
- Auditorías externas e internas de seguridad aeroportuaria (safety & security).
- Centro de Gestión de Red y Centros de Gestión Aeroportuaria para comunicación, identificación seguimiento y coordinación de incidencias.
- Planes de autoprotección y procedimientos de contingencia, preparación y respuesta ante emergencias, contingencias invernales, etc.
- Plan de captación de tráfico aéreo y fidelización de compañía aéreas.
- Monitorización continua de flujos en el mercado aeronáutico nacional e internacional.
- Procedimientos de planificación, control y ejecución de inversiones.
- Planes Directores.
- Procedimientos de actuación para asegurar la correcta gestión de planes y proyectos con impacto medioambiental.
- Gestión y reducción de la afección acústica sobre las poblaciones del entorno: elaboración de mapas estratégicos de ruido, sistemas de monitorizado de ruido y sendas de vuelo, planes de aislamiento acústico.
- Estrategia de innovación corporativa (Plan Estratégico de Innovación) y colaboración con empresas externas en materia de innovación.
- Normativa interna y sistemas de control de la contratación.
- Política fiscal corporativa.
- Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales.
- Procesos y programas de Recursos Humanos (planificación y organización, gestión de la formación, selección y desarrollo de personal).
- Instrumentos de cobertura de tipo de interés, avales y fianzas.
- Seguimiento de acuerdos y litigiosidad con operadores comerciales.
- Controles de seguimiento de la actividad comercial (CICO)
- Gestión y monitorización de riesgos de cumplimiento a través de la aplicación SAP-RICUM y canal de denuncias.
- Seguimiento de la planificación y comercialización de Ciudades Aeroportuarias.

Adicionalmente, Aena lleva a cabo una política de seguros tendente a la reducción, prevención y transferencia de los riesgos existentes dentro de la red de aeropuertos y de las posibles reclamaciones que se pudieran presentar por el desarrollo de su actividad, para lo que Aena tiene suscritas las pólizas habituales para su actividad, entre las que se encuentran:

- Póliza de responsabilidad civil aviación operador de aeropuertos + responsabilidad civil guerra y terrorismo.
- Póliza de todo riesgo daño material, pérdida de beneficio y avería de maquinaria + cobertura franquicia del Consorcio de Compensación de Seguros por actos terroristas.
- Póliza de protección tecnológica (pérdida o daño a los sistemas informáticos y pérdida de datos almacenados).

- Póliza para protección de empleados (vida, accidentes y salud).

- Póliza de Responsabilidad Civil de Administradores y Directivos.

Asimismo, para limitar la responsabilidad de Aena frente a las actividades desarrolladas por cualquier empresa que realice su actividad dentro de los recintos aeroportuarios (agentes handling, compañías aéreas, proveedores, arrendatarios…), Aena exige la contratación de diferentes pólizas de responsabilidad civil a dichas empresas, incluyendo Aena, como asegurado adicional, sin perder su condición de tercero en esas pólizas.

En relación con los procedimientos seguidos por la compañía para asegurar que se da respuesta a los nuevos desafíos que se presentan (riesgos emergentes), la Política de Control y Gestión de Riesgos establece que al menos anualmente se revisará el Mapa de Riesgos Corporativo y se llevarán a cabo evaluaciones de los riesgos identificados, principalmente a través de la información sobre los riesgos definidos facilitada en el sistema de seguimiento que sus responsables han de reportar en función de la gestión realizada en el ejercicio. Más allá de estas actualizaciones periódicas, tanto el Comité de Dirección como el Consejo de Administración analizan regularmente los nuevos riesgos a los que se enfrenta la compañía, recabando de las áreas de gestión oportunas los planes de acción, medidas mitigadoras o planes de contingencia que consideran necesarios.

F SISTEMAS INTERNOS DE CONTROL Y GESTIÓN DE RIESGOS EN RELACIÓN CON EL PROCESO DE EMISIÓN DE LA INFORMACIÓN FINANCIERA (SCIIF)

Describa los mecanismos que componen los sistemas de control y gestión de riesgos en relación con el proceso de emisión de información financiera (SCIIF) de su entidad.

F.1 Entorno de control de la entidad

Informe, señalando sus principales características de, al menos:

F.1.1. Qué órganos y/o funciones son los responsables de: (i) la existencia y mantenimiento de un adecuado y efectivo SCIIF; (ii) su implantación; y (iii) su supervisión.

El Sistema de Control Interno de la Información Financiera (en adelante, SCIIF) de Aena es un proceso diseñado para proporcionar una seguridad razonable respecto a la fiabilidad de la información financiera y, específicamente, de las Cuentas Anuales de acuerdo con los principios contables generalmente aceptados.

El modelo de responsabilidades se articula a través de los siguientes órganos y funciones que desarrollan, mantienen y supervisan el proceso de elaboración de la información financiera:

- **Consejo de Administración:**

Según establece el Reglamento del Consejo de Administración, corresponden al Consejo, entre otras, las siguientes funciones:

- La supervisión del efectivo funcionamiento de las Comisiones que hubiera constituido y de la actuación de los órganos delegados y de los directivos que hubiera designado.
- La formulación de las cuentas anuales, el informe de gestión, que deberá incluir en una sección separada el informe de gobierno corporativo y el de remuneraciones, y la propuesta de aplicación del resultado de la Sociedad, así como las cuentas y el informe de gestión consolidados, y su presentación a la Junta General de Accionistas.
- La determinación de la política de control y gestión de riesgos, incluidos los fiscales, la política de Cumplimiento normativo y la supervisión de los sistemas internos de información y control.
- La aprobación de la información financiera, no financiera y corporativa, que deba hacer pública la Sociedad periódicamente.
- La definición de la estructura del grupo de sociedades del que la Sociedad sea entidad dominante.
- La aprobación de la creación o adquisición de participaciones en entidades de propósito especial o domiciliadas en países o territorios que tengan la consideración de paraísos fiscales, así como cualesquiera otras transacciones u operaciones de naturaleza análoga que, por su complejidad, pudieran menoscabar la transparencia de la sociedad y su grupo.
- La determinación de la estrategia fiscal.
- La supervisión del proceso de elaboración y presentación de la información financiera y del informe de gestión, que incluirá, cuando proceda, la información no financiera preceptiva.

- **Comisión de Auditoría:**

El Consejo de Administración tiene constituida con carácter permanente una Comisión de Auditoría compuesta por cinco miembros, que deberán ser consejeros no ejecutivos, siendo la mayoría de ellos independientes, como órgano interno de carácter informativo y consultivo, a la que asigna las siguientes funciones en relación con los sistemas de información y control interno:

- Supervisar y evaluar el proceso de elaboración y la integridad de la información financiera y no financiera, así como los sistemas de control y gestión de riesgos financieros y no financieros relativos a la Sociedad y, en su caso, al Grupo -incluyendo los operativos, tecnológicos, legales, sociales, medioambientales, políticos y reputacionales o relacionados con la corrupción- y presentar recomendaciones o propuestas al Órgano de Administración, dirigidas a salvaguardar su integridad, revisando el cumplimiento de los requisitos normativos, la adecuada delimitación del perímetro de consolidación y la correcta aplicación de los criterios contables.
- Revisar periódicamente los sistemas de control interno y gestión de riesgos, para que los principales riesgos se identifiquen, gestionen y den a conocer adecuadamente.
- Evaluar todo lo relativo a los riesgos no financieros de la empresa, incluyendo los operativos, tecnológicos, legales, sociales, medio ambientales, políticos y reputacionales, incluidos los relacionados con la corrupción.

- Supervisar la eficacia del control interno de la Sociedad, la Auditoría Interna y los sistemas de gestión de riesgos, así como discutir con el auditor de cuentas las debilidades significativas del Sistema de Control Interno detectadas en el desarrollo de la Auditoría, todo ello sin quebrantar su independencia. A tales efectos, y en su caso, podrán presentar recomendaciones o propuestas al Órgano de Administración y el correspondiente plazo para su seguimiento.
- Establecer y supervisar un mecanismo que permita a los empleados y a otras personas relacionadas con la Sociedad, tales como consejeros, accionistas, proveedores, contratistas o subcontratistas, comunicar las irregularidades de potencial trascendencia, incluyendo las financieras y contables, o de cualquier otra índole, relacionadas con la Compañía que adviertan en el seno de la empresa o su Grupo. Dicho mecanismo deberá garantizar la confidencialidad y, en todo caso, prever supuestos en los que las comunicaciones puedan realizarse de forma anónima, respetando los derechos del denunciante y denunciado.
- Velar por la independencia y eficacia de la función de Auditoría Interna; proponer la selección, nombramiento, reelección y cese del responsable del servicio de Auditoría Interna; proponer el presupuesto de ese servicio; aprobar la orientación y el plan de trabajo anual de Auditoría Interna, asegurándose de que su actividad esté enfocada principalmente hacia los riesgos relevantes (incluidos los reputacionales); recibir información periódica sobre sus actividades; y verificar que la Alta Dirección tenga en cuenta las conclusiones y recomendaciones de sus informes.
- Coordinar y recibir información de los Órganos encargados del Cumplimiento, en relación con las iniciativas de modificación del sistema de cumplimiento normativo general de Aena.
- Revisar la política de cumplimiento normativo y demás políticas y procedimientos para prevenir conductas inapropiadas, así como la supervisión de la gestión del Canal Denuncias y el informe anual sobre el Sistema de Cumplimiento que se elevará al Consejo.
- Velar en general por que las políticas y sistemas establecidos en materia de control interno se apliquen de modo efectivo en la práctica.

- **Dirección Económico-Financiera:**

La Dirección Económico-Financiera asegura el diseño y el funcionamiento del control interno garantizando el cumplimiento de los objetivos marcados para asegurar la fiabilidad de la información financiera que se elabora periódicamente.

En el desempeño de sus responsabilidades, la Dirección Económico-Financiera se apoya en el área de Control Interno, cuyas funciones son las siguientes:

- Diseñar e implantar el modelo de control interno de la información financiera cuando se produzcan modificaciones en el perímetro de consolidación del Grupo Aena por la toma de control de nuevos componentes, apoyando y supervisando hasta su pleno funcionamiento.
- Identificar, junto con la unidad funcional de gestión, los cambios necesarios en el SCIIF debido a modificaciones de riesgos, en los procesos, o en los sistemas, y como consecuencia, actualizar las matrices de riesgo y control, y sus correspondientes flujogramas.
- Recibir y responder todas las consultas relativas al funcionamiento del SCIIF, bien directamente o con el apoyo de los expertos más adecuados en cada caso.
- Asegurar la homogeneidad del SCIIF en los distintos niveles del Grupo, a través de evaluaciones continuas o puntuales.
- Comprobar la operatividad de los controles y que las evaluaciones y certificaciones estén siendo realizadas.
- Identificar necesidades de formación en control interno, y facilitar la formación necesaria.
- Informar a la Dirección de Auditoría Interna, para su consideración a efectos de actualización de sus programas de revisión, de cualquier cambio en los riesgos, controles, y evidencias en las matrices de riesgo y control, flujogramas, así como cualquier otra modificación que afecte a su configuración y definición.
- Mantener y actualizar el Manual de Cumplimiento del SCIIF.

Los responsables de los procesos y controles participan en el diseño, revisión y actualización del SCIIF en la parte que les aplica, de manera que su involucración, la labor del área de Control Interno, y la supervisión realizada por Auditoría Interna, permiten que la Dirección Económico-Financiera preserve la eficacia y calidad del control interno de la información financiera.

- **Dirección de Auditoría Interna:**

Aena cuenta con una Dirección de Auditoría Interna, que depende organizativamente del Presidente del Consejo de Administración de Aena, y funcionalmente del Presidente de la Comisión de Auditoría.

En el Estatuto de Auditoría Interna, se recoge que esta Dirección tiene como misión facilitar al Presidente de la Sociedad y al Consejo de Administración, a través de la Comisión de Auditoría, el análisis, evaluación y supervisión eficaz de los sistemas de control interno y gestión de riesgos relevantes de la Sociedad.

Entre sus funciones se encuentran supervisar la fiabilidad e integridad de la información financiera, tanto contable como de gestión; los procedimientos para su registro; los sistemas de información; de contabilidad y de tratamiento de datos; y los procedimientos utilizados para comunicar la información que la Sociedad deba suministrar periódicamente en cumplimiento de la normativa aplicable, así como del SCIIF establecido.

F.1.2. Si existen, especialmente en lo relativo al proceso de elaboración de la información financiera, los siguientes elementos:

- **Departamentos y/o mecanismos encargados: (i) del diseño y revisión de la estructura organizativa; (ii) de definir claramente las líneas de responsabilidad y autoridad, con una adecuada distribución de tareas y funciones; y (iii) de que existan procedimientos suficientes para su correcta difusión en la entidad.**

El establecimiento de las bases de la organización corporativa, en orden a garantizar la mayor eficiencia de la misma, es responsabilidad del Consejo de Administración.

La Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, compuesta por cinco miembros, que deberán ser Consejeros no ejecutivos, siendo la mayoría de ellos independientes, es la encargada de informar las propuestas de nombramiento y separación de altos directivos y proponer al Consejo de Administración las condiciones básicas de sus contratos.

En 2023 se han producido cambios en la estructura organizativa de Aena que afectan al modelo de organización y gestión de la Compañía, tanto en la actividad nacional como internacional, y a la composición del Consejo de Administración. Una vez aprobados, fueron publicados y remitidos a toda la organización mediante comunicaciones internas.

La Dirección de Organización y Personas es la encargada de analizar, diseñar y desarrollar la estructura organizativa de Aena, garantizando su alineación con los objetivos estratégicos de la empresa.

Las líneas de responsabilidad, dependencias jerárquicas y funciones de cada uno de los puestos se encuentran definidas en los Manuales de Organización de cada Dirección, reflejando mediante organigramas la estructura jerárquica existente y, mediante las fichas del puesto, la misión, funciones, procesos y competencias de cada una de las posiciones directivas y de responsabilidad de la empresa.

Todos los empleados de Aena pueden acceder al organigrama a través de SuccessFactors, en la Intranet.

De cara a dar cumplimiento a las obligaciones de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, se establece el acceso público a través de página web a información relativa a la estructura organizativa de primer nivel, perfil del equipo directivo, composición del Consejo de Administración y remuneraciones de los consejeros, presentándose de una manera clara, gratuita y estructurada.

Aena dispone de un Sistema de Gestión del Desempeño, que es una herramienta que evalúa y reconoce, mediante el análisis de los resultados obtenidos, la acción de los trabajadores en la consecución de los objetivos de Aena.

Dicho sistema se instrumenta, entre otros, mediante el documento “Bases del Sistema SGD” en el que se detallan los criterios generales que aplican al mismo. Tanto la documentación aplicable, como las bases, están publicadas en la intranet de Aena para su consulta por todos los empleados de la compañía.

- **Código de conducta, órgano de aprobación, grado de difusión e instrucción, principios y valores incluidos (indicando si hay menciones específicas al registro de operaciones y elaboración de información financiera), órgano encargado de analizar incumplimientos y de proponer acciones correctoras y sanciones.**

Con fecha 30 de mayo de 2023, el Consejo de Administración de Aena en cumplimiento con lo dispuesto en la ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción (en adelante, Ley 2/2023), aprobó la Política y el Procedimiento de Gestión del Sistema Interno de Información y Protección del Informante y el Protocolo de Prohibición de represalias de Aena, así como, la designación del Responsable del Sistema Interno de Información y la revisión de la documentación del Sistema de Cumplimiento Normativo para su adaptación a esta nueva normativa (Política de Cumplimiento Normativo, Código de Conducta, Política contra la corrupción y el fraude, y el Manual del Sistema de Cumplimiento Normativo de Aena).

Asimismo, el Consejo de Administración ha implantado un sistema interno de información, que integra como vía de comunicación, un nuevo canal de denuncias que cumple con los requisitos de seguridad, y confidencialidad exigidos por la Ley 2/2023.

El 25 de julio de 2023 el Consejo de Administración aprobó el Código de Terceros de Aena, que tiene por objeto definir los estándares mínimos de comportamiento ético y responsable que deben ser observados por los proveedores, clientes y profesionales con los que contrata Aena en el desarrollo de su actividad.

Por su parte, el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento (OSCC) aprobó, el 5 de julio de 2023, la revisión del Reglamento de Funciones del Sistema de Cumplimiento Normativo General de Aena.

Asimismo, en cuanto a riesgos, Aena cuenta con mapas de riesgos de Cumplimiento Normativo, que incluyen riesgos penales y de competencia, entre otros; con un Procedimiento de revisión y actualización periódica de los riesgos de cumplimiento normativo y sus controles que se recoge en él y con un Procedimiento de Control y Gestión de Riesgos de Cumplimiento Normativo.

El Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento, dependiente del Consejo de Administración, se constituyó con poderes autónomos de iniciativa y control sobre todas las áreas de la Sociedad, a fin de posibilitarle el desarrollo de las funciones de vigilancia y supervisión del Sistema de Cumplimiento Normativo General de la Compañía, con plenas facultades para:

- Solicitar y obtener cuanta información y documentación requiera para llevar a cabo sus funciones de supervisión y control sobre el cumplimiento de las políticas y procedimientos establecidos en la Sociedad.

- Establecer, actualizar y modificar en todas las áreas de la Sociedad, cuantas medidas de vigilancia y control considere convenientes, para prevenir o mitigar el riesgo de que se puedan cometer actos ilícitos en Aena, tanto por la propia Sociedad y sus directivos, como por el personal subordinado de los mismos, primando aquellas áreas normativas que representen un mayor riesgo para la Compañía. Para ello, Aena tiene implantado un Sistema de Cumplimiento Normativo mediante el cual se identifican periódicamente los requisitos normativos internos y externos, se detectan los controles para prevenir o mitigar los riesgos, se evalúan los riesgos de incumplimiento y se efectúan recomendaciones en aquellos casos en los que se considera necesario reforzar los controles o incluir algunos nuevos. Para ello cuenta con la aplicación SAP GRC (Módulo de Compliance), para la gestión integral del sistema, donde se encuentran documentados todos los riesgos, controles, evidencias y recomendaciones y donde se gestiona la evaluación de los riesgos y la efectividad de los controles.
- Preparar un plan de formación global en materia de cumplimiento normativo.
- Asegurar el adecuado funcionamiento y gestión del Canal de Denuncias implantado en la Sociedad.

El Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento presenta anualmente a la Comisión de Auditoría y al Consejo de Administración un informe de actuaciones llevadas a cabo en el año anterior, incluyendo la gestión del canal de denuncias, así como una propuesta de actuaciones para el siguiente ejercicio. Asimismo, y en cuanto al presupuesto asignado para la función de Cumplimiento, evalúa la ejecución del año y la propuesta para el año siguiente.

El Código de Conducta tiene por objeto establecer los principios y valores de ética, integridad, legalidad y transparencia de Aena, que deben guiar la conducta de todas las personas incluidas en el ámbito de aplicación del mismo, entre sí y en sus relaciones con clientes, socios, proveedores y, en general, con todas aquellas personas y entidades, públicas y privadas, con las que se relacionen en el desarrollo de su actividad profesional, promoviendo asimismo el cumplimiento efectivo de las normas que aplican al conjunto de esas actividades bajo el principio de tolerancia cero de cualquier tipo de comportamiento ilícito, reforzado en la Política contra la corrupción y el fraude.

Así, este Código, en su apartado sobre “Pautas generales de conducta” distingue las relacionadas con el entorno, los grupos de interés y la imagen de Aena. En concreto, el punto 4.9 recoge que las relaciones de la Compañía con clientes, proveedores y empresas colaboradoras deben basarse en el respeto, la transparencia y la confianza para obtener un beneficio mutuo. De igual forma, se considera que las relaciones con sus inversores y accionistas, recogidas en el punto 4.10, han de estar basadas en la transparencia, la confianza y el beneficio recíproco sostenible y para ello establece su principal canal de comunicación oficial a través de la web corporativa (www.aena.es), publicando toda la información que pueda ser de interés para estos terceros. Por lo que respecta a la relación con las autoridades y Administraciones Públicas, en el punto 4.11, se indica que debe guiarse por el respeto institucional y la transparencia. Y en cuanto a la imagen y reputación corporativa de Aena, en el punto 4.14, se exige que todas las personas sujetas a este Código las usen correcta y adecuadamente.

En relación con la información financiera y no financiera, el punto 4.19 del Código de Conducta establece:

“Toda la información contable y financiera, así como la información no financiera, de Aena se deberá elaborar con fiabilidad y rigor, asegurándose en todo momento que la información de carácter económico que Aena pueda presentar ante sus accionistas e inversores, los mercados de valores o cualquier Administración u órgano de supervisión público o privado, sea completa y veraz. En este sentido, las Personas Sujetas al Código de Conducta con responsabilidades en la elaboración de información financiera de Aena, deben asegurarse de que ésta refleja la totalidad de las transacciones, hechos, derechos y obligaciones en los que Aena es parte afectada, y se hayan registrado, clasificado y valorado en el momento adecuado y de conformidad con la normativa aplicable; logrando así que dicha información refleje la imagen fiel del patrimonio, la situación financiera, los resultados y los flujos de efectivo de Aena. Del mismo modo, las personas responsables de la elaboración de la información financiera deberán cumplir con todos los procedimientos de control internos y externos establecidos por Aena, para garantizar una correcta contabilización de las transacciones y su adecuado reflejo en la información financiera publicada por Aena. La Comisión de Auditoría supervisará el proceso de presentación de la información financiera y de la no financiera, y la eficacia del control interno, de la auditoría interna y externa, así como los sistemas de gestión de riesgos.”

El Código resulta de aplicación a todos los miembros de los Órganos de Administración, la Alta Dirección y a todos los empleados de Aena o de cualquier otra sociedad participada íntegramente por Aena y domiciliada en España. A las personas que representen a las sociedades que no estén domiciliadas en España, les serán de aplicación siempre y cuando sea compatible con la normativa local que les aplique. El documento se encuentra disponible en la Intranet corporativa, y en la web pública de Aena.

Los miembros del Consejo de Administración consideran relevante que todos los empleados conozcan las Políticas corporativas en materia de cumplimiento normativo y el Código de Conducta, y que se facilite la formación adecuada. Para ello existen programas periódicos de formación, comunicación y sensibilización, que incluyen distintas actuaciones dirigidas a todos los empleados, directivos de la Compañía, Comité de Dirección y Consejeros cuyos objetivos son prevenir o mitigar el riesgo de comisión de actuaciones delictivas en Aena y dar a conocer el Código de Conducta, las Políticas contra la Corrupción y el fraude, el sistema interno de información y protección al informante, principalmente.

El Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento (“OSCC”) cuenta con un buzón específico (organocumplimiento@aena.es) para realizar consultas sobre el Código de Conducta.

Además del Código de Conducta de Aena anteriormente mencionado, la Compañía cuenta con un Reglamento Interno de Conducta en el Mercado de Valores, accesible para todo el público a través de la web corporativa, aplicable en el ámbito de la Sociedad y de las sociedades integradas en el Grupo y que sirve para fijar reglas para la gestión y control de la información privilegiada y comunicación transparente de información relevante, así como para imponer ciertas obligaciones, limitaciones y prohibiciones a las personas afectadas y los iniciados, todo ello con el fin de tutelar los intereses de los inversores en los valores de la Sociedad y su Grupo y prevenir y evitar cualquier situación de abuso, sin perjuicio de fomentar y facilitar la participación de sus administradores y empleados en el capital de la Sociedad dentro del más estricto respecto la legalidad vigente.

Para complementar y desarrollar lo previsto en el Código de Conducta y en la Política de Cumplimiento Normativo General de Aena, Aena cuenta con la Política contra la corrupción y el fraude, aprobada por el Consejo de Administración en 2018 y actualizada en mayo de 2023, que constituye un compromiso de Aena de permanente vigilancia y sanción de los actos y conductas fraudulentos o que propicien la corrupción en cualquiera de sus manifestaciones, de mantenimiento de mecanismos efectivos de comunicación y concienciación de todos los empleados, directivos y órganos de gobierno y de desarrollo de una cultura empresarial de ética y honestidad.

- **Canal de denuncias, que permita la comunicación a la Comisión de Auditoría de irregularidades de naturaleza financiera y contable, en adición a eventuales incumplimientos del código de conducta y actividades irregulares en la organización, informando, en su caso, si éste es de naturaleza confidencial y si permite realizar comunicaciones anónimas respetando los derechos del denunciante y del denunciado.**

Como parte integrante del Sistema Interno de Información, Aena ha puesto en marcha, a partir del 13 de junio de 2023 un nuevo Canal de Denuncias, accesible a través de la web y la intranet, que cumple con los requerimientos y las garantías exigidas en la Ley 2/2023, donde informar, denunciar y consultar, infracciones del Código de Conducta, incumplimientos de la normativa interna y del Sistema de Cumplimiento Normativo de Aena, infracciones penales y administrativas graves o muy graves, infracciones del derecho laboral en materia de seguridad y salud en el trabajo y cualesquiera acciones u omisiones que puedan constituir infracciones del Derecho de la Unión Europea. Asimismo, se pueden presentar denuncias sobre Acoso sexual y/o por razón de sexo, y Acoso laboral, que se tramitarán de acuerdo con sus propios Procedimientos.

El Consejo de Administración ha designado al Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento de Aena como órgano colegiado Responsable del Sistema Interno de Información, que delega en la Directora de Cumplimiento la gestión de las comunicaciones y la tramitación de los expedientes de investigación, de conformidad con lo dispuesto en el nuevo “Procedimiento de Gestión del Sistema Interno de Información y Protección al Informante” y en el nuevo “Protocolo de prohibición de represalias de Aena”, asegurando la confidencialidad, anonimato del informante, el adecuado tratamiento del conflicto de interés y la ausencia de represalias.

El OSCC da seguimiento y concluye sobre las denuncias presentadas, sobre la base de la información aportada por la Dirección u órgano que haya llevado a cabo la investigación. El instructor de la investigación comprobará la veracidad y exactitud de la información contenida en la denuncia con respeto a los derechos afectados. En toda investigación se garantizarán los derechos a la intimidad, a la defensa y a la presunción de inocencia de las personas investigadas.

En el ejercicio 2023 se han tramitado 338 comunicaciones por el canal de denuncias, habiéndose admitido a trámite 22 denuncias. Durante el ejercicio se han cerrado 16 denuncias (5 relativas a 2022 y 11 de 2023) y 4 consultas, habiéndose tomado acciones correctoras en el marco de 5 denuncias y acciones de mejora en 7 de ellas, quedando abiertas 11 denuncias en fase de investigación

En enero y julio de 2023 se informó al Consejo de Administración de las actuaciones llevadas a cabo por el OSCC y de la Dirección de Cumplimiento, y en esos informes se incluye información sobre el estado y tramitación de las denuncias recibidas.

- **Programas de formación y actualización periódica para el personal involucrado en la preparación y revisión de la información financiera, así como en la evaluación del SCIIF, que cubran al menos, normas contables, auditoría, control interno y gestión de riesgos.**

Para las Direcciones involucradas en la preparación y revisión de la información financiera, así como en la evaluación del Sistema de Control Interno, se llevan a cabo acciones formativas específicas principalmente sobre normas contables, auditoría y contratación que faciliten a las personas implicadas el correcto ejercicio de sus funciones.

Actualmente Aena cuenta con un plan de formación que tiene como misión principal contribuir como pieza clave a la consecución de los objetivos estratégicos y del desarrollo profesional y personal de sus trabajadores y que abarca tanto la formación necesaria para el desempeño en el puesto de trabajo como la dirigida al desarrollo de habilidades necesarias para desempeñar puestos de mayor responsabilidad.

Las personas formadas han sido 4.750 empleados, realizando 25.065,5 horas de formación principalmente en materia de seguridad de la información, cumplimiento normativo; gestión comercial; normativa y gestión de la contratación; gestión de activos; normativa contable y consolidación; auditoría; y programas de desarrollo directivo.

Asimismo, como se indica en el segundo apartado del punto F.1.2., todos los trabajadores reciben cursos de contenido jurídico sobre la Política de Cumplimiento Normativo, que recoge la implantación del Código de conducta y el establecimiento del Canal de denuncias. Durante el año 2023 se ha formado a 615 empleados, por un total de 1230 horas entre los que se encuentran aquellas personas que se incorporaron a la plantilla o que hasta el momento no lo habían realizado. A cierre de 2023, el 93% de la plantilla activa estaba formada, habiendo incluido en el plan de formación de 2023, la formación en Cumplimiento para el personal pendiente.

Adicionalmente, desde 2019 Aena participa, junto con otras empresas relevantes, en un espacio colaborativo sobre el SCIIF para compartir experiencias, conocimientos y mejores prácticas en este ámbito.

F.2 Evaluación de riesgos de la información financiera

F.2.1. Cuáles son las principales características del proceso de identificación de riesgos, incluyendo los de error o fraude, en cuanto a:

Informe, al menos de:

- **Si el proceso existe y está documentado**

Aena tiene documentados todos los procesos SCIIF relacionados con las transacciones, las cuentas contables y cualquier otra información financiera asociada a riesgos que puedan suponer un error material.

En este sentido, para fijar el alcance del SCIIF se considera el cálculo de la materialidad de las Cuentas Anuales consolidadas de Aena y sociedades dependientes, aplicando tanto criterios cuantitativos de riesgo como factores inherentes al negocio (tendencias de crecimiento, operaciones no habituales, posibles operaciones corporativas, procesos que generen provisiones, depreciaciones, estimaciones o cálculos basados en criterios subjetivos, y procesos con riesgo de fraude). Como resultado, se han identificado un total de dieciséis procesos con impacto en la información financiera, que abarcan tanto la actividad general, de negocio, como de gestión y apoyo.

En ellos se describen las actividades de control relevantes que permiten responder adecuadamente y con la antelación necesaria a los riesgos asociados con la fiabilidad e integridad de la información financiera.

De acuerdo con los estados financieros cerrados del año anterior y los condicionantes que deban considerarse en el año en curso, se revisa la cobertura del modelo con base en la materialidad cuantitativa y cualitativa, y se realizan las modificaciones pertinentes.

Si bien en 2023 el umbral de materialidad cuantitativa ha sido ajustado por el auditor externo KPMG, a nivel de Grupo, dicho cambio no ha requerido modificaciones en el modelo de control interno, dado que el diseño actual cubría todos los requerimientos necesarios para ese nivel de materialidad.

- **Si el proceso cubre la totalidad de objetivos de la información financiera, (existencia y ocurrencia; integridad; valoración; presentación, desglose y comparabilidad; y derechos y obligaciones), si se actualiza y con qué frecuencia.**

Todos los procesos de elaboración de información económica desarrollados en Aena tienen como objetivo registrar la totalidad de las transacciones económicas, valorar los activos y pasivos de acuerdo con la normativa aplicable y realizar el desglose de información de acuerdo a las exigencias de los reguladores y a las necesidades del mercado.

Aena analiza cada uno de los procesos materiales con el fin de asegurar que los riesgos están razonablemente cubiertos con el Sistema de Control Interno, y que este funciona eficazmente.

Se realiza la actualización de éste cuando se producen variaciones relevantes en los procesos o como resultado de las revisiones periódicas que se llevan a cabo durante el ejercicio.

En cada una de las matrices de proceso, entre otros datos del control, aparecen claramente identificados los objetivos de la información financiera (existencia y ocurrencia; integridad; valoración; presentación, desglose y comparabilidad; y derechos y obligaciones) que se cubren con cada uno de ellos.

- **La existencia de un proceso de identificación del perímetro de consolidación, teniendo en cuenta, entre otros aspectos, la posible existencia de estructuras societarias complejas, entidades instrumentales o de propósito especial.**

El Grupo Aena incorpora la totalidad de las entidades que integran el perímetro de consolidación.

Para la identificación de las entidades que deben formar parte del perímetro de consolidación tiene implantado un procedimiento, dentro del proceso de reporte y consolidación del SCIIF, cuyo control corresponde básicamente a la División de Información Financiera de Aena S.M.E., S.A. y a la Gerencia Senior de Asesoría Jurídica de Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A., filial participada al 100% que actualmente posee las participaciones de empresas del grupo y asociadas que conforman el perímetro de consolidación del grupo Aena, a excepción de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A., que está bajo el control directo de Aena S.M.E., S.A.

Este procedimiento permite la identificación no solo de aquellas entidades sobre las que el Grupo puede obtener el control a través de los derechos de voto que otorga la participación directa o indirecta en el capital de las mismas, sino también de aquellas otras entidades sobre las que el control se ejerce por otros medios. En este procedimiento se analiza si el Grupo tiene poder sobre la entidad, tiene derecho o está expuesto a los rendimientos variables de la misma y si tiene capacidad para utilizar su poder para influir en el importe de los rendimientos variables. Si tras este análisis se concluye que el Grupo tiene el control, la entidad se incorpora al perímetro, que es revisado trimestralmente o cuando acontece algún cambio, y se consolida por el método de integración global. En caso contrario, se analiza si existe influencia significativa o control conjunto. De ser así la entidad también se incorpora al perímetro de consolidación valorándose por el método de la participación.

- **Si el proceso tiene en cuenta los efectos de otras tipologías de riesgos (operativos, tecnológicos, financieros, legales, fiscales, reputacionales, medioambientales, etc.) en la medida que afecten a los estados financieros.**

Como se detallaba en el capítulo E anterior, Aena tiene implantado un Sistema de Gestión de Riesgos que identifica los riesgos de cualquier naturaleza que pudiesen afectar a la Sociedad categorizándolos en riesgos estratégicos, operacionales, financieros, tecnológicos, legales y de cumplimiento, de información, y sociales, medioambientales y de buen gobierno. Todos los riesgos identificados se evalúan en función del impacto (económico, operativo y reputacional) y probabilidad de ocurrencia, clasificándolos según su criticidad en un Mapa de Riesgos Corporativo que es aprobado anualmente por el Consejo de Administración.

En coherencia con este, el modelo de control interno de información financiera se aplica, no solo a los procesos de elaboración de la mencionada información, sino también a todos aquellos de carácter operativo o técnico que puedan tener impacto relevante en las cifras contables o de gestión.

- **Qué órgano de gobierno de la entidad supervisa el proceso.**

La supervisión de la eficacia del SCIIF es responsabilidad de la Comisión de Auditoría. Esta función deberá comprender los riesgos sobre los objetivos de la información financiera de Aena y los controles establecidos por la Alta Dirección para mitigarlos.

Esta supervisión por parte de la Comisión de Auditoría se realiza a tres niveles:

- Supervisión y gestión de riesgos: se evalúan y supervisan los riesgos que afecten a la fiabilidad de la información financiera.
- Supervisión de la calidad y fiabilidad: se realiza una supervisión de la eficacia del control interno de la información financiera y la elaboración de los estados financieros.
- Supervisión de las actividades de Auditoría: se supervisa el trabajo de los auditores internos y se establecen las oportunas relaciones con los auditores externos en el marco del desarrollo de su trabajo de Auditoría de cuentas.

Las funciones del Comité de Dirección y la Comisión de Auditoría en el proceso general de identificación de riesgos de Aena se describen con mayor detalle en el capítulo E anterior.

F.3 Actividades de control

Informe, señalando sus principales características, si dispone al menos de:

F.3.1. Procedimientos de revisión y autorización de la información financiera y la descripción del SCIIF, a publicar en los mercados de valores, indicando sus responsables, así como de documentación descriptiva de los flujos de actividades y controles (incluyendo los relativos a riesgo de fraude) de los distintos tipos de transacciones que puedan afectar de modo material a los estados financieros, incluyendo el procedimiento de cierre contable y la revisión específica de los juicios, estimaciones, valoraciones y proyecciones relevantes.

Aena publica sus informes financieros consolidados trimestrales a los mercados de valores. La información financiera relativa a los cierres trimestrales se supervisa de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- Una vez realizado y revisado el cierre contable trimestral en cada una de las sociedades componentes del Grupo, de acuerdo a las instrucciones de cierre emitidas por la Dirección Económico-Financiera, se envía la información establecida a la División de Información Financiera, quien se encarga de la elaboración de la información consolidada del Grupo de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).
- La Dirección Económico-Financiera, tras su revisión y supervisión, procede a su presentación al Comité de Dirección para su aprobación.
- Posteriormente, una vez aprobada, se remite a la Comisión de Auditoría, quien supervisa el proceso de elaboración, presentación y la integridad de la información financiera preceptiva, el cumplimiento de los requisitos normativos, la adecuada delimitación del perímetro de consolidación, y la correcta aplicación de los criterios contables. También se recaba el informe de procedimientos acordados sobre la revisión de determinada información financiera consolidada del Grupo, elaborada por los auditores externos del Grupo.
- En los cierres contables que coinciden con el final de un semestre, la Comisión de Auditoría adicionalmente recaba las conclusiones de la revisión limitada realizada por los auditores externos del Grupo.
- De igual modo, corresponde a la Comisión de Auditoría informar al Consejo de Administración, con carácter previo a la adopción por éste, de las correspondientes decisiones sobre la información financiera que, por su condición de cotizada, la Sociedad deba hacer pública periódicamente.
- Para el cierre del ejercicio anual, el Consejo de Administración en pleno procede a la formulación de las Cuentas Anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación del resultado de la Sociedad, así como las cuentas y el informe de gestión consolidado, y se procede a su presentación para aprobación por la Junta General de Accionistas. Adicionalmente, para los cierres trimestrales y semestrales, el Consejo de Administración se reserva la competencia para aprobar la información financiera que debe hacer pública la Sociedad periódicamente.
- Finalmente, la información es publicada a los mercados y demás organismos públicos.

En relación con los procesos de cierre, consolidación y reporting, la Dirección Económico Financiera emite las instrucciones con el calendario y el contenido de la información financiera a reportar por cada uno de los componentes del Grupo para la elaboración de los estados financieros consolidados.

En la elaboración de las cuentas se utilizan estimaciones realizadas por las áreas responsables del riesgo para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

- Eventual deterioro de activos intangibles, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias.

- Vidas útiles del inmovilizado material.
- Evaluación de litigios, provisiones, compromisos, activos y pasivos contingentes al cierre.
- Valor razonable de instrumentos financieros derivados.
- Hipótesis empleadas en la determinación de los pasivos por compromisos por pensiones y otros compromisos con el personal.
- Riesgos derivados del cambio climático.

Algunas de estas políticas contables requieren la aplicación de juicio significativo por parte de cada una de las direcciones implicadas para la selección de las asunciones adecuadas para determinar estas estimaciones. Estas asunciones y estimaciones se basan en su experiencia histórica, el asesoramiento de consultores expertos, previsiones y otras circunstancias y expectativas al cierre del período de que se trate. La evaluación de la Dirección se considera en relación con la situación económica global de la industria donde opera el Grupo, teniendo en cuenta el desarrollo futuro del negocio. Por su naturaleza, estos juicios están sujetos a un grado inherente de incertidumbre; por lo tanto, los resultados reales podrían diferir materialmente de las estimaciones y asunciones utilizadas. En tal caso, los valores de los activos y pasivos se ajustarían.

En el cierre del ejercicio 2023, el Grupo ha procedido a la realización test de deterioro en aquellas unidades generadoras de efectivo en las que se pone de manifiesto un indicador de que los activos no corrientes podrían haber sufrido alguna pérdida por deterioro del valor o una reversión de deterioros previamente dotados.

La razonabilidad de las hipótesis clave asumidas, así como de los análisis de sensibilidad efectuados, los resultados y las conclusiones alcanzadas sobre las pruebas de deterioro efectuadas, han sido revisadas favorablemente por expertos profesionales independientes.

Las matrices de riesgos y controles de los procesos de cierre, consolidación y reporting, activos fijos, jurídico y financiación del SCIIF, entre otros, identifican riesgos e incluyen controles relacionados con juicios, estimaciones, valoraciones y proyecciones relevantes.

Además de la información financiera preparada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), la información financiera reportada incluye ciertas medidas alternativas de rendimiento (MAR) a efectos de dar cumplimiento a las directrices sobre medidas alternativas de rendimiento publicadas por la European Securities and Markets Authority (ESMA) el 5 de octubre de 2015, así como medidas no-NIIF-UE.

También se tienen en consideración las observaciones y criterios que la CNMV, en su comunicado de 17 de abril de 2023, considera relevante recordar a las compañías cotizadas que utilizan medidas alternativas del rendimiento cuando estas publican información financiera en sus informes financieros y no financieros, folletos y presentaciones de resultados.

Estas MAR y medidas no-NIIF-UE se utilizan para planificar, controlar y valorar la evolución del Grupo, considerándose de utilidad para la Dirección y los inversores al facilitar la comparación del rendimiento operativo y de la situación financiera entre periodos.

Con el fin de definir las sociedades alcanzadas por el sistema de control interno de la información financiera se parte del proceso de actualización del perímetro de consolidación comentado anteriormente.

Sobre la base del perímetro de consolidación están definidos modelos de control interno individuales a medida tanto para la matriz y su red de aeropuertos nacional, como para cada una de las sociedades sobre las que se ejerce control (Aeropuerto Internacional Región de Murcia, Aena Desarrollo Internacional, London Luton Airport Holdings III y Aeroportos do Nordeste do Brasil). Todas ellas comparten la misma metodología, pero están diseñadas acordes a los riesgos de reporte financiero que presentan.

Adicionalmente para el resto de las sociedades relevantes no controladas incluidas en el perímetro de consolidación, se establecen controles orientados a velar por la homogeneidad, validez y fiabilidad de la información financiera facilitada por éstas para su incorporación a los estados financieros consolidados.

Para todos los modelos anteriores, Aena tiene documentados en el modelo de control interno todos los procesos que considera con riesgo de impacto material en la elaboración de la información financiera. Se encuentran clasificados en tres grupos:

- Generales: matriz de entorno de control y sistemas de información.
- De negocio: ingresos aeronáuticos, ingresos comerciales y aparcamientos.
- De gestión y apoyo: activos fijos, jurídico, contratación, recursos humanos, impuestos, financiación, tesorería, presupuestos, cierre contable, reporte y consolidación y cobros y pagos.

Estos procesos se representan a través de matrices de riesgos y controles, así como flujogramas y narrativos, en los cuales se describen las actividades de control relevantes que permiten responder adecuadamente y con la antelación necesaria a los riesgos asociados con la fiabilidad e integridad de la información financiera.

Esta documentación es actualizada periódicamente ante cambios en el funcionamiento real de los procesos, políticas, o en los sistemas informáticos que los soportan.

Para asegurar el control adecuado de la gestión integral del SCIIF se emplea la aplicación SAP GRC Process Control, donde se encuentran documentados todos los procesos y riesgos, y donde se gestiona toda la evaluación de controles mediante la introducción de las evidencias que demuestran la actividad de control realizada. Esta evaluación permite, si procede, identificar e informar de las debilidades y de los planes de acción necesarios.

Los gestores del SCIIF solicitan las evidencias de la realización de los controles a las unidades involucradas en el mismo, de acuerdo con la periodicidad fijada en cada caso.

Cada proceso y subproceso de SCIIF tiene asignado un responsable, que asegura el análisis y control de cada uno de los riesgos asociados a su área. Asimismo, cada actividad de control identificada cuenta con dos responsables de evaluación de la eficacia, que realizan la función de documentación y supervisión en el sistema.

Adicionalmente, y con carácter anual, se emite un proceso de certificación del sistema dentro de la herramienta SAP GRC. En él, los responsables de los diferentes niveles de control interno validan la eficacia del SCIIF para garantizar razonablemente la fiabilidad de la información financiera, no habiéndose detectado deficiencias significativas durante el ejercicio 2023.

Como resultado de esta evaluación, la Sociedad concluye que el Grupo mantiene un Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF) eficaz a 31 de diciembre de 2023.

F.3.2. Políticas y procedimientos de control interno sobre los sistemas de información (entre otras, sobre seguridad de acceso, control de cambios, operación de los mismos, continuidad operativa y segregación de funciones) que soporten los procesos relevantes de la entidad en relación a la elaboración y publicación de la información financiera.

En el entorno de los Sistemas de Información, Aena dispone de las políticas y procedimientos necesarios para cubrir los riesgos de dicho entorno que puedan afectar al proceso de elaboración de la información financiera, y obtener una seguridad razonable sobre el funcionamiento del SCIIF.

Para facilitar el control de dichos riesgos, Aena ha implementado una solución que supone una gestión integrada de los procesos de control y cumplimiento, mediante la elaboración de una matriz específica para el proceso de Sistemas de Información, que incluye los controles necesarios para mitigar los riesgos existentes en este campo.

A continuación, se describen las principales políticas y procedimientos asociados a los sistemas de la información de la Compañía:

- Plan Anual de Auditorías de Seguridad sobre los Sistemas de Información, basado en las necesidades de seguridad de la información, resultados de auditorías pasadas y requerimientos legales o regulatorios, se pretende verificar la situación en el entorno de producción de la seguridad de los sistemas y de las comunicaciones, así como detectar posibles vulnerabilidades técnicas.
- En el ámbito de los sistemas operativos, bases de datos y aplicaciones, se realiza una monitorización continua, con el fin de detectar posibles incidentes de seguridad. Asimismo, se revisan los procedimientos y configuraciones de seguridad en los elementos asociados a redes de telecomunicaciones (firewalls, routers, etc.), así como de los mecanismos de respuesta ante un potencial ciberataque o incidencia derivada de infección por software malicioso.
- Por otra parte, se dispone de herramientas que permiten regular el control de acceso a la red de la Compañía y mejoran la protección contra amenazas persistentes avanzadas, y se ha implantado un sistema para la gestión de eventos e información de seguridad (SIEM).
- Se ha definido e implantado una Norma de Gestión de Usuarios de Aplicaciones y una herramienta de gestión de identidades, que contempla los diferentes movimientos que forman parte del ciclo de vida de una identidad de Aena, y garantiza que solo los usuarios debidamente autorizados por sus responsables pueden acceder a las aplicaciones, especialmente en el ámbito SCIIF.
- Para facilitar la monitorización sobre las cuentas de usuarios con privilegios de administración (superusuarios) se ha implantado una herramienta de gestión de cuentas privilegiadas (PAM) que permite reforzar la monitorización.
- También existe un Plan de Recuperación ante Desastres TIC (DRP), destinado a asegurar la recuperación de los sistemas de información considerados críticos por las áreas de negocio, que se revisa periódicamente. Asimismo, se dispone de procedimientos para llevar a cabo la monitorización de sistemas y aplicaciones (disponibilidad de sistemas, almacenamiento, capacidad de la red, etc.), así como la realización de copias de seguridad.

En el área de desarrollo y gestión de cambios, se utilizan metodologías basadas en las buenas prácticas ITIL. También se sigue una Norma de Desarrollo Seguro, una Norma para la Gestión de Cambios, y un Procedimiento de Despliegue de Aplicativos que aseguren la calidad del software puesto en producción, así como una adecuada metodología a la hora de llevar a cabo el mantenimiento y la implantación de nuevas infraestructuras (redes, servidores, software de base, etc.).

Por otra parte, para conocer la situación de los sistemas en cada momento, Aena dispone de un Plan Operativo de Sistemas actualizado, con la información correspondiente al inventario de sistemas y las actuaciones previstas sobre los mismos.

Adicionalmente a lo anterior, y con el objetivo de completar las medidas de seguridad de los sistemas de información, el Consejo de Administración de Aena aprobó un Plan de Ciberseguridad para el periodo 2018-2021, que conllevó la ejecución de los siguientes expedientes y la implantación de las siguientes medidas técnicas de seguridad:

- Servicio de Gestión de la Seguridad TIC. Mejora de la Oficina de Seguridad TIC para cubrir las acciones previstas en el Plan de Ciberseguridad.
- Automatización de la gestión de la infraestructura de CPD. Con el objetivo de mejora de la eficiencia y seguridad.
- Prevención de pérdida de información y gestión de dispositivos móviles. Herramientas para reducir riesgos de pérdida de información y mejorar la seguridad en dispositivos móviles.
- Complementos Antivirus. Nuevas funcionalidades (Protección Avanzada, Respuesta, Remediación y Listas Blancas).

- Servicio Red Team para mejorar la resiliencia, y corrección de posibles deficiencias técnicas.

Es importante destacar la obtención por primera vez, en 2019, de la certificación de Aena en la ISO 27001:2013 del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información, con carácter y validez internacional. Inicialmente cubrió todas las aplicaciones que dan soporte a procesos SCIIF, habiéndose ampliado en el año 2020 con la certificación del Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y la incorporación de tres nuevos sistemas informáticos operacionales, en 2021 se amplió la certificación al Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, y se ratificó la certificación de SSCC mediante la correspondiente revisión. En 2022 se amplió el alcance de la certificación añadiendo un nuevo sistema informático y el Aeropuerto de Palma de Mallorca, renovándose la certificación en 2022.

Con el objetivo de analizar y evaluar el nivel en que se encuentra Aena, realizar la definición del estado adecuado a la compañía y el gap entre ambos estados, se contrataron servicios de consultoría para la revisión y actualización del Plan Estratégico de Seguridad de la Información (PESEG) 2022-2026. Actualmente están en ejecución dos expedientes, uno para la implantación del plan 2022-2026 y otro para auditoría y vigilancia de la implantación de las medidas técnicas de ciberseguridad que define el propio plan, a través de 14 proyectos y 5 acciones de mejora.

Los principales Proyectos incluidos en el PESEG 2022-2026 son los siguientes:

- Gobierno de la Seguridad que tiene como objetivo establecer un marco de gestión para controlar la implementación y operación de la seguridad de la información, así como la definición de los roles y responsabilidad del gobierno y de la operación de la seguridad de la información.
- Gestión de vulnerabilidades que consiste en un Servicio para la identificación, gestión y coordinación de la resolución de vulnerabilidades.
- Revisión de arquitectura, monitorización y marco normativo de entornos industriales, consistente en la monitorización en tiempo real de eventos de seguridad de los principales sistemas y activos críticos para realizar tareas de detección, prevención y actuación frente a posibles incidentes de seguridad.
- Concienciación y formación en Seguridad de la Información, que implica la creación de una oficina técnica específica para mejorar el proceso de concienciación y formación en Seguridad de la Información, con contenidos adecuados en función de la segmentación de colectivos basados en un plan de concienciación.
- Desarrollo Seguro, que identifica los requisitos de seguridad a implantar y verifica las correspondientes medidas y controles de seguridad en el desarrollo y mantenimiento de las aplicaciones de Aena. En este punto, se ha reforzado el área de Ciberseguridad para que, en coordinación con el área de Arquitectura, se definan los requisitos, estándares y políticas de seguridad asociados a nuevas tecnologías a integrar en el proceso de desarrollo seguro, con lo que se contribuirá a la mejora de la calidad del código y de la seguridad de las aplicaciones.
- Adecuación de la gestión de activos a la seguridad de la información, para una clasificación de los activos de la organización (IT, Comunicaciones y OT) en función de las variables necesarias para la Seguridad de la Información.
- Mejora de la monitorización, que tiene como objetivo integrar todas las fuentes en el sistema para la gestión de eventos e información de seguridad (SIEM), activar reglas y definir las alertas necesarias para detectar un incidente de seguridad antes de que este tenga un impacto en el negocio.
- Monitorización de amenazas (Threat Intelligence) que consiste en la obtención y análisis de información sobre las intenciones, oportunidades y las capacidades de los actores atacantes para prevenir posibles ciberataques.
- Adecuación Operaciones de Seguridad, que analiza la seguridad en plataformas, sistemas y aplicaciones que soportan a los procesos de negocio, garantizando su disponibilidad y minimizando el riesgo de posibles ataques.
- Cuadro de Mando de ciberseguridad que proporciona información integrada para el examen de la gestión de la seguridad de la información a fin de facilitar la adopción de decisiones estratégicas relacionadas con esta y justificar las necesidades de mejora.
- Adecuación de la Seguridad de la información para el Cloud, para una definición de la estrategia para la gestión y operación de la Seguridad de la Información al nuevo modelo del Cloud.
- Rating de la Seguridad de la Información, que aporta una visión ejecutiva, entendible por negocio, del desempeño de la seguridad de la información en Aena.

Las principales acciones de mejora, que complementan a los proyectos, incluidas en el PESEG 2022-2026, son las siguientes:

- Adecuación Normativa, a través de la Oficina de Certificación, para el seguimiento e implementación de los marcos normativos y regulatorios en materia de ciberseguridad y seguridad de la información, que asegure su control y cumplimiento.
- Mejora en Gestión de proveedores con el objetivo de garantizar que los adjudicatarios de los expedientes de Aena se comprometen y siguen los requerimientos de Anea en lo que respecta a la seguridad de la información.
- Adecuación en Gestión de usuarios para mejorar el proceso de gestión de usuario y aumentar el alcance del proceso de gestión de identidades.
- Adecuación en Gestión de incidente que orquesta una respuesta rápida ante incidentes con mecanismos de actuación frente a incidentes de seguridad que permiten minimizar el tiempo de respuesta y su impacto en el negocio. Prueba la eficiencia y eficacia de los procedimientos de gestión de incidentes con ciberejercicios.

Cifrado de activos clave, que refuerza la seguridad de las claves generadas, así como los servicios a los que dan soporte estas claves, aumentando las medidas de protección y mejora de la resiliencia.

F.3.3. Políticas y procedimientos de control interno destinados a supervisar la gestión de las actividades subcontratadas a terceros, así como de aquellos aspectos de evaluación, cálculo o valoración encomendados a expertos independientes, que puedan afectar de modo material a los estados financieros.

En general, Aena no externaliza ninguna actividad considerada como relevante y/o significativa que pudiera afectar de modo material en la información financiera.

Durante 2023, las actividades en este ámbito hacían referencia a la valoración de pasivos de pensiones en alguna filial; la valoración del portfolio inmobiliario del Grupo; la estimación de la provisión necesaria para hacer frente a los compromisos laborales y obligaciones similares; trabajos de apoyo para la revisión de inventario de inmovilizado en algunos aeropuertos y en la gestión de Activos Fijos; la elaboración del Dossier de Precios de Transferencia en el que se analizan y valoran las operaciones realizadas con las compañías consideradas como vinculadas a Aena; la revisión del modelo e hipótesis del test de deterioro realizado por el Grupo para la obtención del valor recuperable de la Unidad Generadora de Efectivo; el asesoramiento en el análisis de las Normas de Registro y Valoración bajo marcos normativos de información financiera español e internacional de los contratos de arrendamiento comerciales; el apoyo en la elaboración del ESEF; y, por último, el apoyo y asesoramiento en la elaboración de los estados financieros.

En todos los casos Aena asegura la competencia y la capacitación técnica y legal de los profesionales contratados de acuerdo con los criterios de evaluación y solvencia técnica establecidos en la Norma Interna de Contrataciones Generales. Asimismo, Aena tiene implantados controles SCIIF sobre el proceso de contratación y ejecución de cualquier actividad subcontratada a un tercero.

F.4 Información y comunicación

Informe, señalando sus principales características, si dispone al menos de:

F.4.1. Una función específica encargada de definir, mantener actualizadas las políticas contables (área o departamento de políticas contables) y resolver dudas o conflictos derivados de su interpretación, manteniendo una comunicación fluida con los responsables de las operaciones en la organización, así como un manual de políticas contables actualizado y comunicado a las unidades a través de las que opera la entidad.

El Grupo Aena dispone de un Manual de Políticas Contables que es actualizado periódicamente cuando procede incorporar modificaciones derivadas de la normativa contable que resultan de aplicación o por cambios en la operativa propia del negocio del Grupo.

El área de Información Financiera, integrada en la Dirección Económico-Financiera es la encargada de la elaboración, implantación, comunicación y actualización de las políticas contables del Grupo. En dicho Manual se recogen las diferentes operaciones propias del negocio del Grupo y su tratamiento contable de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera.

Este Manual actualizado se distribuye a los departamentos financieros de las filiales conjuntamente con las instrucciones de cierre y reporte. Con base en este Manual, la información económico-financiera se elabora de manera individualizada en cada una de estas filiales del Grupo con carácter mensual, y es revisada por los responsables de cierre contable de cada una de ellas. Adicionalmente, el Manual se complementa con un cuestionario de cumplimiento de las políticas contables y divulgación bajo IFRS, cumplimentado por las sociedades dependientes de Aena Desarrollo Internacional SME, SA con carácter semestral.

Dicha área analiza si las novedades o modificaciones en materia contable tienen efecto sobre las políticas contables del Grupo, así como la fecha de entrada en vigor de cada una de las normas. Cuando se identifica que la nueva normativa, o las interpretaciones de la misma, tienen efecto sobre las políticas contables del Grupo se incorpora al Manual, procediéndose también a su comunicación a los responsables de la elaboración de la información financiera del Grupo por medio de las instrucciones oportunas.

F.4.2. Mecanismos de captura y preparación de la información financiera con formatos homogéneos, de aplicación y utilización por todas las unidades de la entidad o del grupo, que soporten los estados financieros principales y las notas, así como la información que se detalle sobre el SCIIF.

El proceso de consolidación y elaboración de la información financiera se realiza de forma centralizada bajo la coordinación del área de Consolidación y Normativa Contable, y con la supervisión de la Dirección Económico-Financiera. El control de este proceso está cubierto a través de las matrices de cierre contable y reporte y consolidación existentes en Aena.

A efectos de la elaboración de la información financiera anual, semestral, trimestral y mensual, el Grupo tiene establecido un procedimiento que opera de la siguiente manera para obtener la información necesaria para su preparación:

- La información financiera que se obtiene mensualmente de cada sociedad individual componente del Grupo es revisada y supervisada por los correspondientes responsables de la información financiera de dichas sociedades. Se homogeniza centralizadamente a nivel de Grupo y se revisa mediante una serie de controles establecidos.
- Para la elaboración de los estados financieros consolidados tanto anuales como semestrales, trimestrales y mensuales, existe un paquete de reporte homogéneo desarrollado internamente que permite que de forma centralizada se agregue toda la información necesaria en relación con los desgloses requeridos por la normativa internacional.
- Se realizan controles específicos para la validación de la información recibida a nivel centralizado y sobre la información financiera consolidada resultante. Estos controles están dirigidos a validar las partidas patrimoniales, variaciones significativas y otras verificaciones que el área de Consolidación considera necesarias para garantizar que la información financiera se ha capturado y procesado adecuadamente.
- Anualmente se actualiza el paquete de reporte con las modificaciones normativas que se produzcan en relación con desgloses y requieran de información que deba ser recibida de las filiales de Grupo.
- Dicha información homogeneizada se agrega a través de la herramienta interna de consolidación y se practican los ajustes necesarios para obtener los estados financieros consolidados del Grupo.

La información financiera reportada a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) se elabora a partir de los estados financieros consolidados, así como de cierta información complementaria reportada por las filiales, necesaria para la elaboración de la memoria anual y/o semestral. Paralelamente, se realizan controles específicos para la validación de dicha información.

F.5 Supervisión del funcionamiento del sistema

Informe, señalando sus principales características, al menos de:

F.5.1. Las actividades de supervisión del SCIIF realizadas por la comisión de auditoría así como si la entidad cuenta con una función de auditoría interna que tenga entre sus competencias la de apoyo a la comisión en su labor de supervisión del sistema de control interno, incluyendo el SCIIF. Asimismo se informará del alcance de la evaluación del SCIIF realizada en el ejercicio y del procedimiento por el cual el encargado de ejecutar la evaluación comunica sus resultados, si la entidad cuenta con un plan de acción que detalle las eventuales medidas correctoras, y si se ha considerado su impacto en la información financiera.

La Comisión de Auditoría ha desarrollado, entre otras, las siguientes actividades durante el ejercicio en relación con la supervisión del SCIIF:

- Revisión de las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo, con certificado de seguridad razonable del SCIIF bajo normativa ISAE 3000.
- Revisión de la información financiera periódica, trimestral y semestral, que debe suministrarse a los mercados y al regulador, vigilando el cumplimiento de los requisitos normativos y la correcta aplicación en su elaboración de los principios de contabilidad generalmente aceptados.
- Revisión del cumplimiento de los requisitos de independencia de los auditores externos, evaluando sus resultados periódicamente.
- Seguimiento del grado de avance del Plan de Auditoría Interna de 2023, que incluye trabajos específicos de revisión del SCIIF, supervisando las conclusiones, recomendaciones y planes de acción resultado de los informes emitidos.
- Análisis de la Memoria de Actividades de Auditoría Interna, de conformidad con lo previsto en el Reglamento del Consejo de Administración y de la recomendación 57 de la Guía Técnica 3/2017 sobre Comisiones de Auditoría de la Comisión Nacional del Mercado de Valores. En dicha Memoria se recogía la ejecución del Plan de Auditoría Interna de 2022, junto con un resumen de los informes de riesgos y procesos, de los informes realizados en los aeropuertos y de los informes sobre el SCIIF, detallando las conclusiones y recomendaciones de mejora identificadas, así como los planes de acción diseñados para su resolución.
- Seguimiento de la implantación de otras recomendaciones de control interno identificadas por el auditor externo.

Tal y como se refleja en el apartado F.1.1., el Grupo dispone de una Dirección de Auditoría Interna que tiene entre sus competencias la supervisión de los sistemas de información y control interno, incluido el SCIIF. La Dirección de Auditoría Interna del Grupo desarrolla esta supervisión en el marco del ejercicio de una actividad independiente y objetiva de aseguramiento y consulta, concebida para agregar valor y mejorar las operaciones de la organización, que contribuya al buen gobierno corporativo y reduzca a niveles razonables el impacto de los riesgos en la consecución de los objetivos de Aena.

El equipo de Auditoría Interna lidera el desarrollo de sus funciones, apoyándose para determinados trabajos en empresas externas.

El ámbito de actuación de Auditoría Interna incluye todas las empresas pertenecientes al Grupo Aena. Es, por tanto, una función centralizada y de ámbito corporativo, que desarrolla sus trabajos en cualquier empresa, proceso, área o sistema, nacional o internacional, gestionado por Aena o por las filiales que ésta controla.

La Dirección de Auditoría Interna elabora un plan plurianual de revisión periódica del SCIIF que se somete a la aprobación de la Comisión de Auditoría con carácter anual. Este plan plurianual conlleva la realización de revisiones del SCIIF para los procesos y componentes significativos en los estados financieros del Grupo, estableciéndose prioridades de revisión en función de los riesgos identificados y de la materialidad de los saldos y transacciones afectados.

En particular, son objeto de revisión el diseño, funcionamiento efectivo y adecuada documentación de los controles claves transaccionales y de supervisión, y de los controles generales sobre las principales aplicaciones informáticas intervinientes en la elaboración de la información financiera. Para el desarrollo de sus actividades, Auditoría Interna utiliza distintas técnicas de auditoría, fundamentalmente entrevistas, revisiones analíticas, pruebas específicas de controles y pruebas sustantivas.

Los resultados de los trabajos, junto con las medidas correctoras propuestas en su caso, se reportan a la Dirección Económico-Financiera y a las unidades corporativas responsables del proceso o centro auditado. La implantación de estas medidas es objeto de seguimiento posterior por parte de Auditoría Interna a través de una herramienta informática habilitada a tal efecto.

Durante el ejercicio 2023, Auditoría Interna emitió informes de cuatro de los dieciséis procesos corporativos identificados en el SCIIF de AENA: personal y nóminas, ingresos aeronáuticos, activos fijos y reporte y consolidación. Igualmente realizó la revisión de controles SCIIF en una selección de aeropuertos de la Red.

Adicionalmente, Auditoría Interna realizó seguimiento detallado de los planes de acción resultado de los informes emitidos tanto en el presente ejercicio como en ejercicios anteriores.

F.5.2. Si cuenta con un procedimiento de discusión mediante el cual, el auditor de cuentas (de acuerdo con lo establecido en las NTA), la función de auditoría interna y otros expertos puedan comunicar a la alta dirección y a la comisión de auditoría o administradores de la entidad las debilidades significativas de control interno identificadas durante los procesos de revisión de las cuentas anuales o aquellos otros que les hayan sido encomendados. Asimismo, informará de si dispone de un plan de acción que trate de corregir o mitigar las debilidades observadas.

El Reglamento del Consejo de Administración de Aena establece que la Comisión de Auditoría tiene entre sus competencias, las siguientes:

- Recibir regularmente de los auditores externos información sobre los resultados de la ejecución del plan de auditoría, y verificar que la Alta Dirección tiene en cuenta sus recomendaciones.
- Establecer las oportunas relaciones con el auditor de cuentas para recibir información sobre aquellas cuestiones que puedan suponer amenaza para la independencia de éstos, sobre las cuestiones relacionadas con el proceso de desarrollo de la auditoría de cuentas, así como las comunicaciones previstas en la legislación de auditoría de cuentas y en las normas de auditoría.
- Discutir con el auditor de cuentas las debilidades significativas del Sistema de Control Interno detectadas en el desarrollo de la auditoría.
- Velar por que el Consejo de Administración procure presentar las Cuentas a la Junta General de Accionistas sin limitaciones ni salvedades en el informe de auditoría.

En cumplimiento de lo dispuesto en dicho Reglamento, en las reuniones previas a la formulación de información financiera mantenidas entre la Comisión de Auditoría y los auditores externos, se anticipa cualquier eventual diferencia de criterio existente. A su vez, los auditores externos informan, en su caso, de los principales aspectos de mejora sobre control interno que haya identificado como consecuencia de su trabajo.

En este sentido, la Comisión de Auditoría ha recibido al auditor de cuentas en 2023 en seis de sus sesiones.

Por otro lado, el Reglamento del Consejo de Administración de Aena establece que la Comisión de Auditoría tiene entre sus competencias, la de recibir información periódica sobre las actividades de la Auditoría Interna, y verificar que la Alta Dirección tiene en cuenta las conclusiones y recomendaciones de sus informes.

Auditoría Interna realiza regularmente seguimiento de las incidencias y recomendaciones incluidas en sus informes, con las direcciones/unidades afectadas. Con posterioridad se informa a la Comisión de Auditoría del estado de los principales puntos pendientes y de la evolución de los planes de acción asociados.

F.6 Otra información relevante

No existe otra información relevante

F.7 Informe del auditor externo

Informe de:

F.7.1. Si la información del SCIIF remitida a los mercados ha sido sometida a revisión por el auditor externo, en cuyo caso la entidad debería incluir el informe correspondiente como anexo. En caso contrario, debería informar de sus motivos.

Aena ha solicitado al Auditor Externo que examine, con alcance de seguridad razonable independiente, el Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera (SCIIF) de Aena S.M.E., S.A. (Sociedad dominante) y sociedades dependientes (el Grupo consolidado Aena o el Grupo) al 31 de diciembre de 2023, sobre la base de los criterios establecidos en el Internal Control-Integrated Framework (2013) emitido por el Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO).

Este encargo se ha realizado de conformidad con la Norma ISAE 3000 Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information, emitida por el International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB).

En su opinión, el Grupo mantiene, en todos los aspectos significativos, un sistema de control interno eficaz sobre la información financiera a 31 diciembre de 2023.

G GRADO DE SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES DE GOBIERNO CORPORATIVO

Indique el grado de seguimiento de la sociedad respecto de las recomendaciones del Código de buen gobierno de las sociedades cotizadas.

En el caso de que alguna recomendación no se siga o se siga parcialmente, se deberá incluir una explicación detallada de sus motivos de manera que los accionistas, los inversores y el mercado en general, cuenten con información suficiente para valorar el proceder de la sociedad. No serán aceptables explicaciones de carácter general.

1. Que los estatutos de las sociedades cotizadas no limiten el número máximo de votos que pueda emitir un mismo accionista, ni contengan otras restricciones que dificulten la toma de control de la sociedad mediante la adquisición de sus acciones en el mercado.

Cumple ☒ **Explique ☐**

2. Que, cuando la sociedad cotizada esté controlada, en el sentido del artículo 42 del Código de Comercio, por otra entidad, cotizada o no, y tenga, directamente o a través de sus filiales, relaciones de negocio con dicha entidad o alguna de sus filiales (distintas de las de la sociedad cotizada) o desarrolle actividades relacionadas con las de cualquiera de ellas informe públicamente con precisión acerca de:

a) Las respectivas áreas de actividad y eventuales relaciones de negocio entre, por un lado, la sociedad cotizada o sus filiales y, por otro, la sociedad matriz o sus filiales.

b) Los mecanismos previstos para resolver los eventuales conflictos de intereses que puedan presentarse.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐** **No aplicable ☐**

3. Que durante la celebración de la junta general ordinaria, como complemento de la difusión por escrito del informe anual de gobierno corporativo, el presidente del consejo de administración informe verbalmente a los accionistas, con suficiente detalle, de los aspectos más relevantes del gobierno corporativo de la sociedad y, en particular:

a) De los cambios acaecidos desde la anterior junta general ordinaria.

b) De los motivos concretos por los que la compañía no sigue alguna de las recomendaciones del Código de Gobierno Corporativo y, si existieran, de las reglas alternativas que aplique en esa materia.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

4. Que la sociedad defina y promueva una política relativa a la comunicación y contactos con accionistas e inversores institucionales en el marco de su implicación en la sociedad, así como con los asesores de voto que sea plenamente respetuosa con las normas contra el abuso de mercado y dé un trato semejante a los accionistas que se encuentren en la misma posición. Y que la sociedad haga pública dicha política a través de su página web, incluyendo información relativa a la forma en que la misma se ha puesto en práctica e identificando a los interlocutores o responsables de llevarla a cabo.

Y que, sin perjuicio de las obligaciones legales de difusión de información privilegiada y otro tipo de información regulada, la sociedad cuente también con una política general relativa a la comunicación de información económico-financiera, no financiera y corporativa a través de los canales que considere adecuados (medios de comunicación, redes sociales u otras vías) que contribuya a maximizar la difusión y la calidad de la información a disposición del mercado, de los inversores y demás grupos de interés.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

5. Que el consejo de administración no eleve a la junta general una propuesta de delegación de facultades, para emitir acciones o valores convertibles con exclusión del derecho de suscripción preferente, por un importe superior al 20% del capital en el momento de la delegación.

Y que cuando el consejo de administración apruebe cualquier emisión de acciones o de valores convertibles con exclusión del derecho de suscripción preferente, la sociedad publique inmediatamente en su página web los informes sobre dicha exclusión a los que hace referencia la legislación mercantil.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

6. Que las sociedades cotizadas que elaboren los informes que se citan a continuación, ya sea de forma preceptiva o voluntaria, los publiquen en su página web con antelación suficiente a la celebración de la junta general ordinaria, aunque su difusión no sea obligatoria:

a) Informe sobre la independencia del auditor.

b) Informes de funcionamiento de las comisiones de auditoría y de nombramientos y retribuciones.

c) Informe de la comisión de auditoría sobre operaciones vinculadas.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

7. Que la sociedad transmita en directo, a través de su página web, la celebración de las juntas generales de accionistas.

Y que la sociedad cuente con mecanismos que permitan la delegación y el ejercicio del voto por medios telemáticos e incluso, tratándose de sociedades de elevada capitalización y en la medida en que resulte proporcionado, la asistencia y participación activa en la Junta General.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

8. Que la comisión de auditoría vele por que las cuentas anuales que el consejo de administración presente a la junta general de accionistas se elaboren de conformidad con la normativa contable. Y que en aquellos supuestos en que el auditor de cuentas haya incluido en su informe de auditoría alguna salvedad, el presidente de la comisión de auditoría explique con claridad en la junta general el parecer de la comisión de auditoría sobre su contenido y alcance, poniéndose a disposición de los accionistas en el momento de la publicación de la convocatoria de la junta, junto con el resto de propuestas e informes del consejo, un resumen de dicho parecer.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

9. Que la sociedad haga públicos en su página web, de manera permanente, los requisitos y procedimientos que aceptará para acreditar la titularidad de acciones, el derecho de asistencia a la junta general de accionistas y el ejercicio o delegación del derecho de voto.

Y que tales requisitos y procedimientos favorezcan la asistencia y el ejercicio de sus derechos a los accionistas y se apliquen de forma no discriminatoria.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

10. Que cuando algún accionista legitimado haya ejercitado, con anterioridad a la celebración de la junta general de accionistas, el derecho a completar el orden del día o a presentar nuevas propuestas de acuerdo, la sociedad:

a) Difunda de inmediato tales puntos complementarios y nuevas propuestas de acuerdo.

b) Haga público el modelo de tarjeta de asistencia o formulario de delegación de voto o voto a distancia con las modificaciones precisas para que puedan votarse los nuevos puntos del orden del día y propuestas alternativas de acuerdo en los mismos términos que los propuestos por el consejo de administración.

c) Someta todos esos puntos o propuestas alternativas a votación y les aplique las mismas reglas de voto que a las formuladas por el consejo de administración, incluidas, en particular, las presunciones o deducciones sobre el sentido del voto.

d) Con posterioridad a la junta general de accionistas, comunique el desglose del voto sobre tales puntos complementarios o propuestas alternativas.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐** **No aplicable ☐**

11. Que, en el caso de que la sociedad tenga previsto pagar primas de asistencia a la junta general de accionistas, establezca, con anterioridad, una política general sobre tales primas y que dicha política sea estable.

Cumple ☐ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐** **No aplicable ☒**

12. Que el consejo de administración desempeñe sus funciones con unidad de propósito e independencia de criterio, dispense el mismo trato a todos los accionistas que se hallen en la misma posición y se guíe por el interés social, entendido como la consecución de un negocio rentable y sostenible a largo plazo, que promueva su continuidad y la maximización del valor económico de la empresa.

Y que en la búsqueda del interés social, además del respeto de las leyes y reglamentos y de un comportamiento basado en la buena fe, la ética y el respeto a los usos y a las buenas prácticas comúnmente aceptadas, procure conciliar el propio interés social con, según corresponda, los legítimos intereses de sus empleados, sus proveedores, sus clientes y los de los restantes grupos de interés que puedan verse afectados, así como el impacto de las actividades de la compañía en la comunidad en su conjunto y en el medio ambiente.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

13. Que el consejo de administración posea la dimensión precisa para lograr un funcionamiento eficaz y participativo, lo que hace aconsejable que tenga entre cinco y quince miembros.

Cumple ☒ **Explique ☐**

14. Que el consejo de administración apruebe una política dirigida a favorecer una composición apropiada del consejo de administración y que:

a) sea concreta y verificable;

b) asegure que las propuestas de nombramiento o reelección se fundamenten en un análisis previo de las competencias requeridas por el consejo de administración; y

c) favorezca la diversidad de conocimientos, experiencias, edad y género. A estos efectos, se considera que favorecen la diversidad de género las medidas que fomenten que la compañía cuente con un número significativo de altas directivas.

Que el resultado del análisis previo de las competencias requeridas por el consejo de administración se recoja en el informe justificativo de la comisión de nombramientos que se publique al convocar la junta general de accionistas a la que se someta la ratificación, el nombramiento o la reelección de cada consejero.

La comisión de nombramientos verificará anualmente el cumplimiento de esta política y se informará de ello en el informe anual de gobierno corporativo.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

15. Que los consejeros dominicales e independientes constituyan una amplia mayoría del consejo de administración y que el número de consejeros ejecutivos sea el mínimo necesario, teniendo en cuenta la complejidad del grupo societario y el porcentaje de participación de los consejeros ejecutivos en el capital de la sociedad.

Y que el número de consejeras suponga, al menos, el 40% de los miembros del consejo de administración antes de que finalice 2022 y en adelante, no siendo con anterioridad inferior al 30%.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

16. Que el porcentaje de consejeros dominicales sobre el total de consejeros no ejecutivos no sea mayor que la proporción existente entre el capital de la sociedad representado por dichos consejeros y el resto del capital.

Este criterio podrá atenuarse:

1) **En sociedades de elevada capitalización en las que sean escasas las participaciones accionariales que tengan legalmente la consideración de significativas.**

2) **Cuando se trate de sociedades en las que exista una pluralidad de accionistas representados en el consejo de administración y no tengan vínculos entre sí.**

Cumple ☒ **Explique ☐**

17. Que el número de consejeros independientes represente, al menos, la mitad del total de consejeros.

Que, sin embargo, cuando la sociedad no sea de elevada capitalización o cuando, aun siéndolo, cuente con un accionista o varios actuando concertadamente, que controlen más del 30% del capital social, el número de consejeros independientes represente, al menos, un tercio del total de consejeros.

Cumple ☒ **Explique ☐**

18. Que las sociedades hagan pública a través de su página web, y mantengan actualizada, la siguiente información sobre sus consejeros:

a) **Perfil profesional y biográfico.**

b) **Otros consejos de administración a los que pertenezcan, se trate o no de sociedades cotizadas, así como sobre las demás actividades retribuidas que realice cualquiera que sea su naturaleza.**

c) **Indicación de la categoría de consejero a la que pertenezcan, señalándose, en el caso de consejeros dominicales, el accionista al que representen o con quien tengan vínculos.**

d) **Fecha de su primer nombramiento como consejero en la sociedad, así como de las posteriores reelecciones.**

e) **Acciones de la compañía, y opciones sobre ellas, de las que sean titulares.**

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

19. Que en el informe anual de gobierno corporativo, previa verificación por la comisión de nombramientos, se expliquen las razones por las cuales se hayan nombrado consejeros dominicales a instancia de accionistas cuya participación accionarial sea inferior al 3% del capital; y se expongan las razones por las que no se hubieran atendido, en su caso, peticiones formales de presencia en el consejo procedentes de accionistas cuya participación accionarial sea igual o superior a la de otros a cuya instancia se hubieran designado consejeros dominicales.

Cumple ☐ Cumple parcialmente ☐ Explique ☐ No aplicable ☒

20. Que los consejeros dominicales presenten su dimisión cuando el accionista a quien representen transmita íntegramente su participación accionarial. Y que también lo hagan, en el número que corresponda, cuando dicho accionista rebaje su participación accionarial hasta un nivel que exija la reducción del número de sus consejeros dominicales.

Cumple ☒ Cumple parcialmente ☐ Explique ☐ No aplicable ☐

21. Que el consejo de administración no proponga la separación de ningún consejero independiente antes del cumplimiento del período estatutario para el que hubiera sido nombrado, salvo cuando concurra justa causa, apreciada por el consejo de administración previo informe de la comisión de nombramientos. En particular, se entenderá que existe justa causa cuando el consejero pase a ocupar nuevos cargos o contraiga nuevas obligaciones que le impidan dedicar el tiempo necesario al desempeño de las funciones propias del cargo de consejero, incumpla los deberes inherentes a su cargo o incurra en algunas de las circunstancias que le hagan perder su condición de independiente, de acuerdo con lo establecido en la legislación aplicable.

También podrá proponerse la separación de consejeros independientes como consecuencia de ofertas públicas de adquisición, fusiones u otras operaciones corporativas similares que supongan un cambio en la estructura de capital de la sociedad, cuando tales cambios en la estructura del consejo de administración vengan propiciados por el criterio de proporcionalidad señalado en la recomendación 16.

Cumple ☒ Explique ☐

22. Que las sociedades establezcan reglas que obliguen a los consejeros a informar y, en su caso, a dimitir cuando se den situaciones que les afecten, relacionadas o no con su actuación en la propia sociedad, que puedan perjudicar al crédito y reputación de esta y, en particular, que les obliguen a informar al consejo de administración de cualquier causa penal en la que aparezcan como investigados, así como de sus vicisitudes procesales.

Y que, habiendo sido informado o habiendo conocido el consejo de otro modo alguna de las situaciones mencionadas en el párrafo anterior, examine el caso tan pronto como sea posible y, atendiendo a las circunstancias concretas, decida, previo informe de la comisión de nombramientos y retribuciones, si debe o no adoptar alguna medida, como la apertura de una investigación interna, solicitar la dimisión del consejero o proponer su cese. Y que se informe al respecto en el informe anual de gobierno corporativo, salvo que concurran circunstancias especiales que lo justifiquen, de lo que deberá dejarse constancia en acta. Ello sin perjuicio de la información que la sociedad deba difundir, de resultar procedente, en el momento de la adopción de las medidas correspondientes.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

23. Que todos los consejeros expresen claramente su oposición cuando consideren que alguna propuesta de decisión sometida al consejo de administración puede ser contraria al interés social. Y que otro tanto hagan, de forma especial, los independientes y demás consejeros a quienes no afecte el potencial conflicto de intereses, cuando se trate de decisiones que puedan perjudicar a los accionistas no representados en el consejo de administración.

Y que cuando el consejo de administración adopte decisiones significativas o reiteradas sobre las que el consejero hubiera formulado serias reservas, este saque las conclusiones que procedan y, si optara por dimitir, explique las razones en la carta a que se refiere la recomendación siguiente.

Esta recomendación alcanza también al secretario del consejo de administración, aunque no tenga la condición de consejero.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐** **No aplicable ☐**

24. Que cuando, ya sea por dimisión o por acuerdo de la junta general, un consejero cese en su cargo antes del término de su mandato, explique de manera suficiente las razones de su dimisión o, en el caso de consejeros no ejecutivos, su parecer sobre los motivos del cese por la junta, en una carta que remitirá a todos los miembros del consejo de administración.

Y que, sin perjuicio de que se dé cuenta de todo ello en el informe anual de gobierno corporativo, en la medida en que sea relevante para los inversores, la sociedad publique a la mayor brevedad posible el cese incluyendo referencia suficiente a los motivos o circunstancias aportados por el consejero.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐** **No aplicable ☐**

25. Que la comisión de nombramientos se asegure de que los consejeros no ejecutivos tienen suficiente disponibilidad de tiempo para el correcto desarrollo de sus funciones.

Y que el reglamento del consejo establezca el número máximo de consejos de sociedades de los que pueden formar parte sus consejeros.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

26. Que el consejo de administración se reúna con la frecuencia precisa para desempeñar con eficacia sus funciones y, al menos, ocho veces al año, siguiendo el programa de fechas y asuntos que establezca al inicio del ejercicio, pudiendo cada consejero individualmente proponer otros puntos del orden del día inicialmente no previstos.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

27. Que las inasistencias de los consejeros se reduzcan a los casos indispensables y se cuantifiquen en el informe anual de gobierno corporativo. Y que, cuando deban producirse, se otorgue representación con instrucciones.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

28. Que cuando los consejeros o el secretario manifiesten preocupación sobre alguna propuesta o, en el caso de los consejeros, sobre la marcha de la sociedad y tales preocupaciones no queden resueltas en el consejo de administración, a petición de quien las hubiera manifestado, se deje constancia de ellas en el acta.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐** **No aplicable ☐**

29. Que la sociedad establezca los cauces adecuados para que los consejeros puedan obtener el asesoramiento preciso para el cumplimiento de sus funciones incluyendo, si así lo exigieran las circunstancias, asesoramiento externo con cargo a la empresa.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

30. Que, con independencia de los conocimientos que se exijan a los consejeros para el ejercicio de sus funciones, las sociedades ofrezcan también a los consejeros programas de actualización de conocimientos cuando las circunstancias lo aconsejen.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

31. Que el orden del día de las sesiones indique con claridad aquellos puntos sobre los que el consejo de administración deberá adoptar una decisión o acuerdo para que los consejeros puedan estudiar o recabar, con carácter previo, la información precisa para su adopción.

Cuando, excepcionalmente, por razones de urgencia, el presidente quiera someter a la aprobación del consejo de administración decisiones o acuerdos que no figuraran en el orden del día, será preciso el consentimiento previo y expreso de la mayoría de los consejeros presentes, del que se dejará debida constancia en el acta.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

32. Que los consejeros sean periódicamente informados de los movimientos en el accionariado y de la opinión que los accionistas significativos, los inversores y las agencias de calificación tengan sobre la sociedad y su grupo.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

33. Que el presidente, como responsable del eficaz funcionamiento del consejo de administración, además de ejercer las funciones que tiene legal y estatutariamente atribuidas, prepare y someta al consejo de administración un programa de fechas y asuntos a tratar; organice y coordine la evaluación periódica del consejo, así como, en su caso, la del primer ejecutivo de la sociedad; sea responsable de la dirección del consejo y de la efectividad de su funcionamiento; se asegure de que se dedica suficiente tiempo de discusión a las cuestiones estratégicas, y acuerde y revise los programas de actualización de conocimientos para cada consejero, cuando las circunstancias lo aconsejen.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

34. Que cuando exista un consejero coordinador, los estatutos o el reglamento del consejo de administración, además de las facultades que le corresponden legalmente, le atribuya las siguientes: presidir el consejo de administración en ausencia del presidente y de los vicepresidentes, en caso de existir; hacerse eco de las preocupaciones de los consejeros no ejecutivos; mantener contactos con inversores y accionistas para conocer sus puntos de vista a efectos de formarse una opinión sobre sus preocupaciones, en particular, en relación con el gobierno corporativo de la sociedad; y coordinar el plan de sucesión del presidente.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐** **No aplicable ☐**

35. Que el secretario del consejo de administración vele de forma especial para que en sus actuaciones y decisiones el consejo de administración tenga presentes las recomendaciones sobre buen gobierno contenidas en este Código de buen gobierno que fueran aplicables a la sociedad.

Cumple ☒ **Explique ☐**

36. Que el consejo de administración en pleno evalúe una vez al año y adopte, en su caso, un plan de acción que corrija las deficiencias detectadas respecto de:

a) La calidad y eficiencia del funcionamiento del consejo de administración.

b) El funcionamiento y la composición de sus comisiones.

c) La diversidad en la composición y competencias del consejo de administración.

d) El desempeño del presidente del consejo de administración y del primer ejecutivo de la sociedad.

e) El desempeño y la aportación de cada consejero, prestando especial atención a los responsables de las distintas comisiones del consejo.

Para la realización de la evaluación de las distintas comisiones se partirá del informe que estas eleven al consejo de administración, y para la de este último, del que le eleve la comisión de nombramientos.

Cada tres años, el consejo de administración será auxiliado para la realización de la evaluación por un consultor externo, cuya independencia será verificada por la comisión de nombramientos.

Las relaciones de negocio que el consultor o cualquier sociedad de su grupo mantengan con la sociedad o cualquier sociedad de su grupo deberán ser desglosadas en el informe anual de gobierno corporativo.

El proceso y las áreas evaluadas serán objeto de descripción en el informe anual de gobierno corporativo.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

37. Que cuando exista una comisión ejecutiva en ella haya presencia de al menos dos consejeros no ejecutivos, siendo al menos uno de ellos independiente; y que su secretario sea el del consejo de administración.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐** **No aplicable ☐**

38. Que el consejo de administración tenga siempre conocimiento de los asuntos tratados y de las decisiones adoptadas por la comisión ejecutiva y que todos los miembros del consejo de administración reciban copia de las actas de las sesiones de la comisión ejecutiva.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐** **No aplicable ☐**

39. Que los miembros de la comisión de auditoría en su conjunto, y de forma especial su presidente, se designen teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia en materia de contabilidad, auditoría y gestión de riesgos, tanto financieros como no financieros.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

40. Que bajo la supervisión de la comisión de auditoría, se disponga de una unidad que asuma la función de auditoría interna que vele por el buen funcionamiento de los sistemas de información y control interno y que funcionalmente dependa del presidente no ejecutivo del consejo o del de la comisión de auditoría.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

41. Que el responsable de la unidad que asuma la función de auditoría interna presente a la comisión de auditoría, para su aprobación por esta o por el consejo, su plan anual de trabajo, le informe directamente de su ejecución, incluidas las posibles incidencias y limitaciones al alcance que se presenten en su desarrollo, los resultados y el seguimiento de sus recomendaciones y le someta al final de cada ejercicio un informe de actividades.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐** **No aplicable ☐**

42. Que, además de las previstas en la ley, correspondan a la comisión de auditoría las siguientes funciones:

1. En relación con los sistemas de información y control interno:

a) Supervisar y evaluar el proceso de elaboración y la integridad de la información financiera y no financiera, así como los sistemas de control y gestión de riesgos financieros y no financieros relativos a la sociedad y, en su caso, al grupo —incluyendo los operativos, tecnológicos, legales, sociales, medioambientales, políticos y reputacionales o relacionados con la corrupción— revisando el cumplimiento de los requisitos normativos, la adecuada delimitación del perímetro de consolidación y la correcta aplicación de los criterios contables.

b) Velar por la independencia de la unidad que asume la función de auditoría interna; proponer la selección, nombramiento y cese del responsable del servicio de auditoría interna; proponer el presupuesto de ese servicio; aprobar o proponer la aprobación al consejo de la orientación y el plan de trabajo anual de la auditoría interna, asegurándose de que su actividad esté enfocada principalmente en los riesgos relevantes (incluidos los reputacionales); recibir información periódica sobre sus actividades; y verificar que la alta dirección tenga en cuenta las conclusiones y recomendaciones de sus informes.

c) Establecer y supervisar un mecanismo que permita a los empleados y a otras personas relacionadas con la sociedad, tales como consejeros, accionistas, proveedores, contratistas o subcontratistas, comunicar las irregularidades de potencial trascendencia, incluyendo las financieras y contables, o de cualquier otra índole, relacionadas con la compañía que adviertan en el seno de la empresa o su grupo. Dicho mecanismo deberá garantizar la confidencialidad y, en todo caso, prever supuestos en los que las comunicaciones puedan realizarse de forma anónima, respetando los derechos del denunciante y denunciado.

d) Velar en general por que las políticas y sistemas establecidos en materia de control interno se apliquen de modo efectivo en la práctica.

2. En relación con el auditor externo:

a) En caso de renuncia del auditor externo, examinar las circunstancias que la hubieran motivado.

b) Velar que la retribución del auditor externo por su trabajo no comprometa su calidad ni su independencia.

c) Supervisar que la sociedad comunique a través de la CNMV el cambio de auditor y lo acompañe de una declaración sobre la eventual existencia de desacuerdos con el auditor saliente y, si hubieran existido, de su contenido.

d) Asegurar que el auditor externo mantenga anualmente una reunión con el pleno del consejo de administración para informarle sobre el trabajo realizado y sobre la evolución de la situación contable y de riesgos de la sociedad.

e) Asegurar que la sociedad y el auditor externo respetan las normas vigentes sobre prestación de servicios distintos a los de auditoría, los límites a la concentración del negocio del auditor y, en general, las demás normas sobre independencia de los auditores.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

43. Que la comisión de auditoría pueda convocar a cualquier empleado o directivo de la sociedad, e incluso disponer que comparezcan sin presencia de ningún otro directivo.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

44. Que la comisión de auditoría sea informada sobre las operaciones de modificaciones estructurales y corporativas que proyecte realizar la sociedad para su análisis e informe previo al consejo de administración sobre sus condiciones económicas y su impacto contable y, en especial, en su caso, sobre la ecuación de canje propuesta.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐** **No aplicable ☐**

45. Que la política de control y gestión de riesgos identifique o determine al menos:

a) Los distintos tipos de riesgo, financieros y no financieros (entre otros los operativos, tecnológicos, legales, sociales, medio ambientales, políticos y reputacionales, incluidos los relacionados con la corrupción) a los que se enfrenta la sociedad, incluyendo entre los financieros o económicos, los pasivos contingentes y otros riesgos fuera de balance.

b) Un modelo de control y gestión de riesgos basado en diferentes niveles, del que formará parte una comisión especializada en riesgos cuando las normas sectoriales lo prevean o la sociedad lo estime apropiado.

c) El nivel de riesgo que la sociedad considere aceptable.

d) Las medidas previstas para mitigar el impacto de los riesgos identificados, en caso de que llegaran a materializarse.

e) Los sistemas de información y control interno que se utilizarán para controlar y gestionar los citados riesgos, incluidos los pasivos contingentes o riesgos fuera de balance.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

46. Que bajo la supervisión directa de la comisión de auditoría o, en su caso, de una comisión especializada del consejo de administración, exista una función interna de control y gestión de riesgos ejercida por una unidad o departamento interno de la sociedad que tenga atribuidas expresamente las siguientes funciones:

a) Asegurar el buen funcionamiento de los sistemas de control y gestión de riesgos y, en particular, que se identifican, gestionan, y cuantifican adecuadamente todos los riesgos importantes que afecten a la sociedad.

b) Participar activamente en la elaboración de la estrategia de riesgos y en las decisiones importantes sobre su gestión.

c) Velar por que los sistemas de control y gestión de riesgos mitiguen los riesgos adecuadamente en el marco de la política definida por el consejo de administración.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

47. Que los miembros de la comisión de nombramientos y de retribuciones –o de la comisión de nombramientos y la comisión de retribuciones, si estuvieren separadas– se designen procurando que tengan los conocimientos, aptitudes y experiencia adecuados a las funciones que estén llamados a desempeñar y que la mayoría de dichos miembros sean consejeros independientes.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

48. Que las sociedades de elevada capitalización cuenten con una comisión de nombramientos y con una comisión de remuneraciones separadas.

Cumple ☐ **Explique ☒** **No aplicable ☐**

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016, está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Por tanto, se entiende que carece de sentido práctico, y es totalmente ineficiente, desdoblar en dos comisiones distintas la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, dado que la competencia en materia de remuneraciones se establece por el Ministerio de Hacienda y Función Pública, de conformidad con la normativa antes indicada.

49. Que la comisión de nombramientos consulte al presidente del consejo de administración y al primer ejecutivo de la sociedad, especialmente cuando se trate de materias relativas a los consejeros ejecutivos.

Y que cualquier consejero pueda solicitar de la comisión de nombramientos que tome en consideración, por si los encuentra idóneos a su juicio, potenciales candidatos para cubrir vacantes de consejero.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

50. Que la comisión de retribuciones ejerza sus funciones con independencia y que, además de las funciones que le atribuya la ley, le correspondan las siguientes:

a) Proponer al consejo de administración las condiciones básicas de los contratos de los altos directivos.

b) Comprobar la observancia de la política retributiva establecida por la sociedad.

c) Revisar periódicamente la política de remuneraciones aplicada a los consejeros y altos directivos, incluidos los sistemas retributivos con acciones y su aplicación, así como garantizar que su remuneración individual sea proporcionada a la que se pague a los demás consejeros y altos directivos de la sociedad.

d) Velar por que los eventuales conflictos de intereses no perjudiquen la independencia del asesoramiento externo prestado a la comisión.

e) Verificar la información sobre remuneraciones de los consejeros y altos directivos contenida en los distintos documentos corporativos, incluido el informe anual sobre remuneraciones de los consejeros.

Cumple ☐ Cumple parcialmente ☒ Explique ☐

Las funciones mencionadas en esta recomendación están incluidas en el art 24 del Reglamento del Consejo de administración, donde se regulan las competencias de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, pero no puede cumplir con algunas de ellas ni actuar con independencia en asuntos de retribuciones por estar sujeta a normativa publica prevalente.

51. Que la comisión de retribuciones consulte al presidente y al primer ejecutivo de la sociedad, especialmente cuando se trate de materias relativas a los consejeros ejecutivos y altos directivos.

Cumple ☐ Cumple parcialmente ☐ Explique ☒

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016, está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

La remuneración de los consejeros está predeterminada por la normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital, fijada por el Ministerio de Hacienda y Función Pública y, por tanto, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo no tiene competencia para hacer modificaciones en materia de retribuciones al presidente y al primer ejecutivo de la Sociedad

.

52. Que las reglas de composición y funcionamiento de las comisiones de supervisión y control figuren en el reglamento del consejo de administración y que sean consistentes con las aplicables a las comisiones legalmente obligatorias conforme a las recomendaciones anteriores, incluyendo:

a) Que estén compuestas exclusivamente por consejeros no ejecutivos, con mayoría de consejeros independientes.

b) Que sus presidentes sean consejeros independientes.

c) Que el consejo de administración designe a los miembros de estas comisiones teniendo presentes los conocimientos, aptitudes y experiencia de los consejeros y los cometidos de cada comisión, delibere sobre sus propuestas e informes; y que rindan cuentas, en el primer pleno del consejo de administración posterior a sus reuniones, de su actividad y que respondan del trabajo realizado.

d) Que las comisiones puedan recabar asesoramiento externo, cuando lo consideren necesario para el desempeño de sus funciones.

e) Que de sus reuniones se levante acta, que se pondrá a disposición de todos los consejeros.

Cumple ☒ Cumple parcialmente ☐ Explique ☐

53. Que la supervisión del cumplimiento de las políticas y reglas de la sociedad en materia medioambiental, social y de gobierno corporativo, así como de los códigos internos de conducta, se atribuya a una o se reparta entre varias comisiones del consejo de administración que podrán ser la comisión de auditoría, la de nombramientos, una comisión especializada en sostenibilidad o responsabilidad social corporativa u otra comisión especializada que el consejo de administración, en ejercicio de sus facultades de auto-organización, haya decidido crear. Y que tal comisión esté integrada únicamente por consejeros no ejecutivos, siendo la mayoría independientes y se le atribuyan específicamente las funciones mínimas que se indican en la recomendación siguiente.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

54. Las funciones mínimas a las que se refiere la recomendación anterior son las siguientes:

a) La supervisión del cumplimiento de las reglas de gobierno corporativo y de los códigos internos de conducta de la empresa, velando asimismo por que la cultura corporativa esté alineada con su propósito y valores.

b) La supervisión de la aplicación de la política general relativa a la comunicación de información económico-financiera, no financiera y corporativa así como a la comunicación con accionistas e inversores, asesores de voto y otros grupos de interés. Asimismo se hará seguimiento del modo en que la entidad se comunica y relaciona con los pequeños y medianos accionistas.

c) La evaluación y revisión periódica del sistema de gobierno corporativo y de la política en materia medioambiental y social de la sociedad, con el fin de que cumplan su misión de promover el interés social y tengan en cuenta, según corresponda, los legítimos intereses de los restantes grupos de interés.

d) La supervisión de que las prácticas de la sociedad en materia medioambiental y social se ajustan a la estrategia y política fijadas.

e) La supervisión y evaluación de los procesos de relación con los distintos grupos de interés.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

55. Que las políticas de sostenibilidad en materias medioambientales y sociales identifiquen e incluyan al menos:

a) Los principios, compromisos, objetivos y estrategia en lo relativo a accionistas, empleados, clientes, proveedores, cuestiones sociales, medio ambiente, diversidad, responsabilidad fiscal, respeto de los derechos humanos y prevención de la corrupción y otras conductas ilegales

b) Los métodos o sistemas para el seguimiento del cumplimiento de las políticas, de los riesgos asociados y su gestión.

c) Los mecanismos de supervisión del riesgo no financiero, incluido el relacionado con aspectos éticos y de conducta empresarial.

d) Los canales de comunicación, participación y diálogo con los grupos de interés.

e) Las prácticas de comunicación responsable que eviten la manipulación informativa y protejan la integridad y el honor.

Cumple ☒ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☐**

56. Que la remuneración de los consejeros sea la necesaria para atraer y retener a los consejeros del perfil deseado y para retribuir la dedicación, cualificación y responsabilidad que el cargo exija, pero no tan elevada como para comprometer la independencia de criterio de los consejeros no ejecutivos.

Cumple ☐ **Explique ☒**

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Por tanto, la remuneración de los consejeros está predeterminada por la normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital por lo que la Sociedad no puede modificar dicha remuneración para adecuarla a los requisitos de esta recomendación.

57. Que se circunscriban a los consejeros ejecutivos las remuneraciones variables ligadas al rendimiento de la sociedad y al desempeño personal, así como la remuneración mediante entrega de acciones, opciones o derechos sobre acciones o instrumentos referenciados al valor de la acción y los sistemas de ahorro a largo plazo tales como planes de pensiones, sistemas de jubilación u otros sistemas de previsión social.

Se podrá contemplar la entrega de acciones como remuneración a los consejeros no ejecutivos cuando se condicione a que las mantengan hasta su cese como consejeros. Lo anterior no será de aplicación a las acciones que el consejero necesite enajenar, en su caso, para satisfacer los costes relacionados con su adquisición.

Cumple ☐ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☒**

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

La remuneración de los consejeros ejecutivos, incluida la remuneración variable, está predeterminada por la normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital por lo que la Sociedad no puede modificar dicha remuneración para adecuarla a los requisitos de esta recomendación.

58. Que en caso de remuneraciones variables, las políticas retributivas incorporen los límites y las cautelas técnicas precisas para asegurar que tales remuneraciones guardan relación con el rendimiento profesional de sus beneficiarios y no derivan solamente de la evolución general de los mercados o del sector de actividad de la compañía o de otras circunstancias similares.

Y, en particular, que los componentes variables de las remuneraciones:

a) Estén vinculados a criterios de rendimiento que sean predeterminados y medibles y que dichos criterios consideren el riesgo asumido para la obtención de un resultado.

b) Promuevan la sostenibilidad de la empresa e incluyan criterios no financieros que sean adecuados para la creación de valor a largo plazo, como el cumplimiento de las reglas y los procedimientos internos de la sociedad y de sus políticas para el control y gestión de riesgos.

c) Se configuren sobre la base de un equilibrio entre el cumplimiento de objetivos a corto, medio y largo plazo, que permitan remunerar el rendimiento por un desempeño continuado durante un período de tiempo suficiente para apreciar su contribución a la creación sostenible de valor, de forma que los elementos de medida de ese rendimiento no giren únicamente en torno a hechos puntuales, ocasionales o extraordinarios.

Cumple ☐ Cumple parcialmente ☐ Explique ☒ No aplicable ☐

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Por tanto, la remuneración de los consejeros, que no incluye remuneración variable para los consejeros no ejecutivos, está predeterminada por esta normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital por lo que la Sociedad no puede modificar dicha remuneración para adecuarla a los requisitos de esta recomendación.

59. Que el pago de los componentes variables de la remuneración quede sujeto a una comprobación suficiente de que se han cumplido de modo efectivo las condiciones de rendimiento o de otro tipo previamente establecidas. Las entidades incluirán en el informe anual de remuneraciones de los consejeros los criterios en cuanto al tiempo requerido y métodos para tal comprobación en función de la naturaleza y características de cada componente variable.

Que, adicionalmente, las entidades valoren el establecimiento de una cláusula de reducción (‘malus’) basada en el diferimiento por un período suficiente del pago de una parte de los componentes variables que implique su pérdida total o parcial en el caso de que con anterioridad al momento del pago se produzca algún evento que lo haga aconsejable.

Cumple ☐ Cumple parcialmente ☐ Explique ☒ No aplicable ☐

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Por tanto, la remuneración de los consejeros, que solo incluye remuneración variable para el consejero ejecutivo, está predeterminada por esta normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital por lo que la Sociedad no puede modificar las condiciones del pago de esta remuneración para adecuarla a los requisitos de esta recomendación.

60. Que las remuneraciones relacionadas con los resultados de la sociedad tomen en cuenta las eventuales salvedades que consten en el informe del auditor externo y minoren dichos resultados.

Cumple ☐ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☒** **No aplicable ☐**

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Por tanto, la remuneración de los consejeros está predeterminada por la normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital por lo que la Sociedad no tiene capacidad para tomar en cuenta las eventuales salvedades que consten en el informe del auditor externo en aquellas remuneraciones relacionadas con los resultados de la sociedad cuando dichas salvedades minoren los resultados.

61. Que un porcentaje relevante de la remuneración variable de los consejeros ejecutivos esté vinculado a la entrega de acciones o de instrumentos financieros referenciados a su valor.

Cumple ☐ **Cumple parcialmente ☐** **Explique ☒** **No aplicable ☐**

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Por tanto, la remuneración de los consejeros, que solo incluye la remuneración variable para el consejero ejecutivo, está predeterminada por la normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital, la cual no prevé que un porcentaje relevante de la remuneración variable de los consejeros ejecutivos esté vinculado a la entrega de acciones o de instrumentos financieros referenciados a su valor

62. Que una vez atribuidas las acciones, las opciones o instrumentos financieros correspondientes a los sistemas retributivos, los consejeros ejecutivos no puedan transferir su titularidad o ejercitarlos hasta transcurrido un plazo de al menos tres años.

Se exceptúa el caso en el que el consejero mantenga, en el momento de la transmisión o ejercicio, una exposición económica neta a la variación del precio de las acciones por un valor de mercado equivalente a un importe de al menos dos veces su remuneración fija anual mediante la titularidad de acciones, opciones u otros instrumentos financieros.

Lo anterior no será de aplicación a las acciones que el consejero necesite enajenar para satisfacer los costes relacionados con su adquisición o, previa apreciación favorable de la comisión de nombramientos y retribuciones, para hacer frente a situaciones extraordinarias sobrevenidas que lo requieran.

Cumple ☐ Cumple parcialmente ☐ Explique ☒ No aplicable ☐

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Por tanto, la remuneración de los consejeros está predeterminada por la normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital, la cual no prevé que un porcentaje relevante de la remuneración variable de los consejeros ejecutivos esté vinculado a la entrega de acciones o de instrumentos financieros referenciados a su valor, por lo que la Sociedad no tiene capacidad para cumplir con esta recomendación.

63. Que los acuerdos contractuales incluyan una cláusula que permita a la sociedad reclamar el reembolso de los componentes variables de la remuneración cuando el pago no haya estado ajustado a las condiciones de rendimiento o cuando se hayan abonado atendiendo a datos cuya inexactitud quede acreditada con posterioridad.

Cumple ☐ Cumple parcialmente ☐ Explique ☒ No aplicable ☐

Aena, S.M.E., S.A., es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

En concreto, en materia de remuneraciones, Aena, S.M.E., S.A. está sujeta a la política pública de remuneraciones, contenida principalmente en el Real Decreto-Ley 3/2012 de 10 de febrero de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público, y su normativa de desarrollo, en particular el Real Decreto 451/2012 de 5 de marzo y la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de 8 de enero de 2013.

Como consecuencia de lo anterior, tanto la remuneración de los consejeros como las cláusulas contractuales relacionadas con la misma, están predeterminadas por esta normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital, sin que la Sociedad tenga capacidad para adecuarse al contenido de la presente recomendación.

64. Que los pagos por resolución o extinción del contrato no superen un importe equivalente a dos años de la retribución total anual y que no se abonen hasta que la sociedad haya podido comprobar que el consejero ha cumplido con los criterios o condiciones establecidos para su percepción.

A efectos de esta recomendación, entre los pagos por resolución o extinción contractual se considerarán cualesquiera abonos cuyo devengo u obligación de pago surja como consecuencia o con ocasión de la extinción de la relación contractual que vinculaba al consejero con la sociedad, incluidos los importes no previamente consolidados de sistemas de ahorro a largo plazo y las cantidades que se abonen en virtud de pactos de no competencia post-contractual.

Cumple ☒ Cumple parcialmente ☐ Explique ☐ No aplicable ☐

H OTRAS INFORMACIONES DE INTERÉS

1. Si existe algún aspecto relevante en materia de gobierno corporativo en la sociedad o en las entidades del grupo que no se haya recogido en el resto de apartados del presente informe, pero que sea necesario incluir para recoger una información más completa y razonada sobre la estructura y prácticas de gobierno en la entidad o su grupo, detállelos brevemente.

2. Dentro de este apartado, también podrá incluirse cualquier otra información, aclaración o matiz relacionado con los anteriores apartados del informe en la medida en que sean relevantes y no reiterativos.

En concreto, se indicará si la sociedad está sometida a legislación diferente a la española en materia de gobierno corporativo y, en su caso, incluya aquella información que esté obligada a suministrar y sea distinta de la exigida en el presente informe.

3. La sociedad también podrá indicar si se ha adherido voluntariamente a otros códigos de principios éticos o de buenas prácticas, internacionales, sectoriales o de otro ámbito. En su caso, se identificará el código en cuestión y la fecha de adhesión. En particular, hará mención a si se ha adherido al Código de Buenas Prácticas Tributarias, de 20 de julio de 2010.

El Consejo de Administración de Aena, en su sesión celebrada el 21 de febrero de 2017, acordó la adhesión de la Sociedad al Código de Buenas Prácticas Tributarias desarrollado por la Agencia Tributaria y el Foro de Grandes Empresas. Esta adhesión fue comunicada a dicha Agencia el 11 de abril de 2017. Este Código tiene como objetivo reforzar la transparencia y la cooperación en la práctica fiscal de la Compañía, así como aumentar la seguridad jurídica en la interpretación de las normas tributarias.

Por Acuerdo del Consejo de Administración de 31 de octubre de 2023 se confirma la voluntad de participación de Aena en el Foro de Buenas Prácticas Tributarias de Empresas,Instituciones y Entidades Públicas.

Conforme a lo establecido en los apartados 1 y 2 del Código de Buenas Prácticas Tributarias y el apartado III de la Política Fiscal corporativa de Aena, la Sociedad informa que se ha dado cumplimiento al contenido de dicho Código desde el momento de su aprobación.

APARTADOS C.1.2 Y C.2.1

En relación con la composición del Consejo de Administración, como complemento a la información a 31 de diciembre de 2023 que se incluye bajo este apartado, se proporciona información sobre las últimas modificaciones, de conformidad con las comunicaciones de información relevante a la CNMV de fecha 17 de enero de 2024 y 30 de enero de 2024, con números de registro 26201 y 26358, respectivamente:

Dª Ángela Paloma Martín Fernández presentó su dimisión el 16 de enero de 2024, con efectos desde el 29 de enero de 2024 debido a su cese como Directora General del Gabinete del Ministro de Industria, Comercio y Turismo a raíz del nuevo Ejecutivo formado en la XV Legislatura.

Asimismo, Dª Mª Isabel Badía Gamarra presentó su dimisión el 17 de enero de 2024, con efectos desde el 29 de enero de 2024 debido a la necesidad de centrar su dedicación en sus nuevas responsabilidades como Directora del Gabinete del Secretario de Estado de Vivienda y Agenda Urbana del Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana.

A resultas de estas renuncias, y con la finalidad de cubrir las 3 vacantes producidas en su seno (incluyendo la vacante que quedaba pendiente por la anterior renuncia de Dª. Pilar Arranz Notario), el Consejo de Administración de la Sociedad, en su reunión de 30 de enero de 2024 acordó, a propuesta del accionista mayoritario ENAIRE y previo informe de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, nombrar por el procedimiento de cooptación, como Consejeros Dominicales de la Sociedad, a Dª Beatriz Alcocer Pinilla, Dª Ainhoa Morondo Quintano y D. Ángel Faus Alcaraz, con efectos desde el 30 de enero de 2024.

Asimismo, para cubrir las vacantes producidas en la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática y en la Comisión Ejecutiva como consecuencia de las mencionadas dimisiones, el Consejo de Administración aprobó, en esa misma sesión, el nombramiento de Dª Beatriz Alcocer Pinilla como nuevo miembro de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática y, a propuesta de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, el nombramiento de Dª Beatriz Alcocer Pinillar y Dª Ainhoa Morondo Quintano como miembros de la Comisión Ejecutiva.

Este informe anual de gobierno corporativo ha sido aprobado por el Consejo de Administración de la Sociedad, en su sesión de fecha 27 de febrero de 2024.

Indique si ha habido consejeros que hayan votado en contra o se hayan abstenido en relación con la aprobación del presente Informe.

Sí ☐ **No ☒**

ANEXO

Cargos del Consejero D. Amancio López Seijas en las Sociedades del Grupo Hoteles Turísticos Unidos, S.A en 2023

SOCIEDAD	PAIS	CARGO / FUNCIÓN DESEMPEÑADA
129 Front Hotel LLC	USA	Manager
ACACIA LIMA, SA	Portugal	Administrador único
ACTEON SIGLO XXI SA	España	Administrador único
ADIRA HOTELS, SL	España	Administrador único
Agave Hotel SA de CV	México	Administrador único
AGER HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
AION PROPERTIES, SL	España	Administrador único
ALAIN HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
ALBUS HOTELS, SL	España	Administrador único
ALDA PROPERTIES, SL	España	Administrador único
Alegro Hotel SL	España	Administrador único
ALFONSO VIII PROPERTIES, SL	España	Administrador único
ALIQUIS HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
AMATISTA HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Ambar Properties, SL	España	Administrador único
Amella Hotels SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Ancon Hotels	Panamá	Director / Presidente
Andalus Irving SL	España	Administrador único
Andromeda Hotels Italia SRL	Italia	Administrador
Andromeda Hotels SL	España	Administrador único
ANTARES HOTELS SL	España	Administrador único
Antilia Hotels SL	España	Administrador único
April Hotels, S.A.	Panamá	Director / Presidente
ARES HOTELS SL	España	Administrador
Argón Hotel SL	España	Administrador único
Ariesec Hotels, SL	Ecuador	Presidente
Arlea Hotels SL	España	Administrador único
Armeta Properties, SL	España	Administrador único
ASPA, SA	España	Administrador único
Aster Properties, SL	España	Administrador único
Atris Properties, SL	España	Administrador único
AUREA SRL	Italia	Administrador
Auriga Hotels Colombia, SAS	Colombia	Representante Legal
Auriga Hotels SL	España	Administrador único
Ayman Hotels, SARL	Marruecos	Gerente
Balan Hotels, SL	España	Administrador único
Balti Hotels, SL	España	Administrador único
Barbera Parc SL	España	Administrador único
Barcino Hotel Betriebs GmbH	Austria	Gerente
BCN MONUMENTAL PROPERTIES, SL	España	Administrador único
Begónia Lilás, S.A.	Portugal	Administrador único
BELARI HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Belgium Value Added I, S.A.	Bélgica	Consejero / Administrador
Bemus Hotels, SL	España	Administrador único
BERADAR HOTELS, SL	España	Administrador único
Berilo Hotels, SL	España	Administrador único
Betria Hotels, SL	España	Administrador único
BIMA HOTELS, SL	España	Administrador único
BLAIR HOTELS, SL	España	Administrador único
Blantour Hoteles SL	España	Administrador único
Boran Hotels, SL	España	Administrador único
Borealis Hotels SL	España	Administrador único
BORISO HOTELS, SL	España	Administrador único
BRAIDE MANAGEMENT, SL	España	Administrador único
BRETAL PROPERTIES, SL	España	Administrador único
Briza Hotels, SL	España	Administrador único
Bulsara Hotels, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
C.B EXPLOTACIÓN EDIFICIO EUROHOTEL LA CORUÑA	España	Presidente
Caelum Hotels, SL	España	Administrador único
Campo Ramiro, SL	España	Administrador único
CARINA HOTELS ITALIA SRL	Italia	Administrador
Carina Hotels SL	España	Administrador único
Casa de Lincora, SA	España	Administrador único
Cassiopea Hotels, SL	España	Administrador único
Castillo Hotels KFT	Hungria	Administrador

Cargos en sociedades 2023

SOCIEDAD	PAIS	CARGO / FUNCIÓN DESEMPEÑADA
CEKAN 2007 SL	España	Administrador único
Cerio Properties, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Cesio Hotels, SL	España	Administrador único
Chacó Hotels KFT	Hungria	Administrador
Charros Group, S.A.	Argentina	Consejero
Cinara Properties, SL	España	Administrador único
CIRENE HOTELS SL	España	Rte. Legal de EHC, SL, Adm. Único
CITADEL SL	España	Administrador único
Ciudad Ecuestre, SL	España	Administrador único
Clarelo Hotels, SL	España	Administrador único
Claridge Hotel, S.A.	Argentina	Consejero
Cleon Hotels, SL	España	Administrador único
Coltan Hotels, SL	España	Rte. Legal de EHC, SL, Adm. Único
Copal Hotel SA de CV	México	Administrador único
Coral Jasmim LDA	Portugal	Gerente
CORBAN HOTELS, SL	España	Administrador único
Coris Properties, SL	España	Administrador único
CORIUM ENTREPRISES, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Corvus Properties, SL	España	Administrador único
Cristal Palace Gestión Hotelera	España	Administrador único
Crocel Hotels, SL	España	Administrador único
CYDONIA HOTELS ITALIA SRL	Italia	Administrador
Cygnus Hotels, SL	España	Administrador único
Dahab Properties, SL	España	Administrador único
DALIA HOTEL, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Danke Hotels, SL	España	Administrador único
DARA HOTELS SL	España	Administrador único
DEA HOTELS SL	España	Administradores solidarios
Delphos Hotels SL	España	Administrador único
Desarrolladora Blaurmex, SA de CV	México	Liquidador
Diana Hotelera S.A.	España	Consejero Delegado
DOBARCO INVESTMENTS, S.L	España	Administrador mancomunado
DREXAS HOTELS, SL	España	Administrador único
EASYSLEEP HOTELS, LDA	Portugal	Gerente
Ebano Properties, SL	España	Administrador único
EHC Corporate and Managed Services	España	Administrador único
EIDOS PROPERTIES, SL	España	Administrador único
ELIDE HOTELS SL	España	Rte. Legal de EHC SL, Adm. Único
Elna Hotels, SL	España	Administrador único
Eneas Hotels SL	España	Administrador único
Enton Properties, SL	España	Administrador único
Eos Properties, SL	España	Administrador único
EPSILON HOTELS SL	España	Administrador único
Eridan Hotels, SL	España	Administrador único
Eril Hotels, SL	España	Administrador único
Erise Hotels, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
ESPAEX HOTELS, SL	España	Administrador único
Euro Columbus, SL	España	Administrador único
Eurohotel S.R.L.	Italia	Administrador
Euroincoming, S.A.	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Eurostars Bonanova, SL	España	Administrador único
Eurostars Grand Hotel Roma SRL	Italia	Administrador
EUROSTARS HOTEL COMPANY, SL	España	Administrador único
Eurostars Paseo de Gracia SL	España	Administrador único
EUROSTARS PORTUGAL LTDA	Portugal	Gerente
Exe Hotels, SL	España	Administrador único
Explotadora Ciudad de la Coruña, SL	España	Administrador único
Explotadora Ciudad Judicial, SL	España	Administrador único
Explotadora Concorde SA	Argentina	Consejero
Explotadora de Hosteleria 1990, SL	España	Administrador único
Explotadora Hostelera Ciudadela, SL	España	Administrador único
Explotadora Hotelera 1990, SL	España	Administrador único
Explotadora Hotelera Toledana, SL	España	Administrador único
Explotadora Madrid Tower, SL	España	Administrador único
Explotadora Mundial	Argentina	Consejero

Cargos en sociedades 2023

SOCIEDAD	PAIS	CARGO / FUNCIÓN DESEMPEÑADA
Explotadora Regina SL	España	Administrador único
Familia Hotels, SA	España	Rte. Legal de Hoteles Turísticos Unidos, SA, Adm. Único
FEBO HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
FEREA HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
FERVEL HOTELS, SL	España	Administrador único
Flavus Hotels, SL	España	Administrador único
Fleur Hotels, S.A.S.	Francia	Presidente
Fonteduero SA	España	Administrador único
FREYA HOTELS, SL	España	Administrador único
Front Property Hotel Corp	USA	Manager
Galena Hotels Colombia, SAS	Colombia	Representante Legal
Galena Hotels SL	España	Administrador único
Gastro Bar Experience, SL	España	Administrador único
GAUDIUM HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
GESEUR HOTELS, SL	España	Administrador único
Golden Mile Hotels, LLC	USA	Manager
Gostos Tranquilos - Actividades Hoteleiras, Unipessoal Lda	Portugal	Gerente
Gran Hotel Adriano SL	España	Administrador único
Gran Hotel Almenar SL	España	Administrador único
Gran Hotel La Toja, SL	España	Administrador único
Grand Hotel MONTGOMERY, SPRL	Bélgica	Gerente
Granval Hotel, SL	España	Administrador único
Grupo La Toja Hoteles, SL	España	Administrador único
GV MADRID PROPERTIES, SL	España	Administrador único
H.Suites San Marino S.A.C.V	México	Administrador único
H24 RESERVATION SERVICES, SL	España	Administrador único
Henry VIII Hotels Ltd.	Inglaterra	Manager
Hospitality Venture Capital, SL	España	Administrador único
Hostel Tarraco, SL	España	Administrador único
Hotel Alcobendas SL	España	Administrador único
Hotel Amarce, SL	España	Administrador único
HOTEL ARAN BAQUEIRA, SL	España	Administrador único
HOTEL ASTUR CENTRO, SL	España	Administrador único
HOTEL ASTUR VIA PLATA, SL	España	Administrador único
Hotel Barberà Molí SL	España	Administrador único
HOTEL BERIUM, SL	España	Administrador único
HOTEL BURGOS BONIFAZ, SL	España	Administrador único
HOTEL BURGOS CID, SL	España	Administrador único
Hotel Casa Palacio Sagasta, SL	España	Administrador único
Hotel Cataratas S.A.	Argentina	Consejero
HOTEL CERTIS SEVILLA, SL	España	Administrador único
Hotel Ciudad de Leon, SL	España	Administrador único
HOTEL CIUDAD RODRIGO SL	España	Administrador único
Hotel Convento Agustinos, SL	España	Administrador único
Hotel Coruña Cuatro Caminos, SL	España	Administrador único
HOTEL DASTEN, SL	España	Administrador único
HOTEL DC CIUDAD REAL, SL	España	Administrador único
Hotel de La Fleche d'Or, SAS	Francia	Presidente
Hotel Deliza, SL	España	Administrador único
HOTEL DUQUE DA TERCEIRA, LDA	Portugal	Administrador
HOTEL ESPINHO PRAIA, LDA	Portugal	Administrador
Hotel Fincity, SARL	Marruecos	Gérant
HOTEL FIRIAL, SL	España	Administrador único
HOTEL GLASOL, SL	España	Administrador único
Hotel GV 56 Madrid, SL	España	Administrador único
HOTEL HEROE DE SOSTOA 17, SL	España	Administrador único
HOTEL INDAIL, SL	España	Administrador único
Hotel Isla Cartuja SL	España	Administrador único
HOTEL JEREZ CASTELLAR, SL	España	Administrador único
HOTEL KENNEDY S.A. COMERC. INMOBIL. FINANC.	Argentina	Consejero
Hotel La Isleta Canarias, SL	España	Administrador único
Hotel LHW Gmbh	Austria	Managing Director
Hotel Logroño Centro, SL	España	Administrador único
HOTEL LOGROÑO CORREOS, SL	España	Administrador único
HOTEL LUCENTUM ALICANTE, SL	España	Administrador único

Cargos en sociedades 2023

SOCIEDAD	PAIS	CARGO / FUNCIÓN DESEMPEÑADA
HOTEL MARBELLA PALOMERAS, SL	España	Administrador único
HOTEL OVIEDO BUENAVISTA, SL	España	Administrador único
HOTEL PALACIO DE LA TINTA, SL	España	Administrador único
HOTEL PALACIO DE SOBER, SL	España	Administrador único
HOTEL PLANINA SOFIA, LTD	Bulgaria	Administrador
Hotel Plaza Delicias SL	España	Administrador único
Hotel Ramblas Boqueria SL	España	Administrador único
HOTEL SABIKA GRANADA, SL	España	Administrador único
Hotel San Clodio SL	España	Administrador único
HOTEL SANLUCAR ARIZON, SL	España	Administrador único
Hotel Santa Luzia Guimaraes, Lda	Portugal	Administrador
HOTEL SDC PEREGRINUS, SL	España	Administrador único
Hotel Solucar	España	Administrador único
HOTEL TANAU BAQUEIRA, SL	España	Administrador único
Hotel Tartesos, SA	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
HOTEL VIA ARGENTUM SILLEDA, SL	España	Administrador
Hotel Via Roma SL	España	Administrador único
HOTEL VIGO VIA NORTE, SL	España	Administrador único
Hotel Zarzuela Park, SL	España	Administrador único
HOTEL ZIZUR, SL	España	Administrador único
Hotelera la Fortuna, SA de CV	México	Administrador único
Hoteles Azalea SL	España	Administrador único
Hoteles Turisticos Unidos, SA	España	Consejo de Administración
Hotels Gestion Cz SRO	República Checa	Administrador
Hotusa Berlin GmbH	Alemania	Administrador
Hotusa Germany GmbH	Alemania	Administrador
Hotusa Gestión Hotelera, SL	España	Administrador único
Hotusa Group Deutschland GmbH	Alemania	Administrador
Hotusa Group Hospitality Holdings Inc.	USA	Manager
Hotusa Hellas Touristiki Monoprosopi, S.R.L.	Grecia	Administrador
Hotusa Hotel am Arnulfpark GmbH&CoKG	Alemania	Administrador
Hotusa Hotels Mexico	México	Liquidador
Hotusa International Group, SA	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Hotusa Inversiones Hoteleras, SL	España	Administrador único
Hotusa Munich S42 GMBH	Alemania	Administrador
Hotusa Praga SRO	República Checa	Administrador
Hotusa Ventures, SL	España	Administrador único
HUNNIA HOTELS KFT	Hungria	Administrador
Hydra Hotels Italia, SRL	Italia	Administrador
Hydra Hotels SL	España	Administrador único
IGM WEB SL	España	Administrador único
Indira Hotels, SL	España	Administrador único
Janeva Properties, SL	España	Administrador único
Jaspe Hotels, SL	España	Administrador único
Joia do Rio, Ltda	Portugal	Gerente
Kalium Properties, SL	España	Administrador único
KALMAN 19, KFT	Hungria	Administrador único
KARAN HOTELS, SL	España	Administrador único
KD 2006 Ingatlankezelö KFT	Hungria	Administrador
Kentia Hotels, SL	España	Administrador único
Keros Properties, SL	España	Administrador único
KEYTEL FRANCE SRL	Francia	Gerente
Keytel Italia SRL	Italia	Administrador
Keytel Portugal, LDA	Portugal	Gerente
KEYTEL, SA	España	Administrador único
Kiara Hotels SL	España	Administrador único
Kozma Properties, SL	España	Administrador único
La Toja, SA	España	Administrador único
LACERTA HOTELS SL	España	Administrador único
Las Iniciativas Hosteleras, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Lastana Hotels, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
LAVER HOTELS SL	España	Administrador único
LEDA HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
LEDICIA HOTELS SL	España	Administrador único
Letargo, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único

Cargos en sociedades 2023

SOCIEDAD	PAIS	CARGO / FUNCIÓN DESEMPEÑADA
LEVHO HOTEL, d.o.o.	Eslovenia	Director
Lince Hoteles, S.L	España	Administrador único
Lírio-do-Vale-do-Douro, S.A.	Portugal	Administrador único
LITUS HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
LUCANA HOTELS, SL	España	Administrador único
Lucida Hotels, SL	España	Administrador único
Lyra Hotels, SL	España	Administrador único
Magnolia do Alto, S.A.	Portugal	Administrador único
Magongo, S.A.	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Mahalta Hotels, SL	España	Administrador único
MaHi 110 Hotelbetriebs GmbH	Austria	Gerente
Malva Hotels, SL	España	Administrador único
MARAGDA HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
MARMARA HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Masies Alella Properties, SL	España	Administrador único
MAXIPARK HOTEL GmbH	Alemania	Administrador
Mediterranea SRL	Italia	Administrador
Melina Hotels, SL	España	Administrador único
Mensa Hotels, SL	España	Administrador único
Miami Beach Hotels	USA	Manager
Miami Collins Hotel LLC	USA	Administrador
Miami Southern Hotels, Inc	USA	Manager
Mirta Properties, SL	España	Administrador único
MISELA HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Molsa Hotels, SL	España	Administrador único
MORGEN STERN HOTEL FIGUEIRA LDA	Portugal	Administrador único
Muchohotel,SL	España	Administrador único
Nacar Properties, SL	España	Administrador único
NADIR HOTELS, SL	España	Administrador único
Naturotel O Tejo - Actividades Hoteleiras, Unipessoal Lda (a. 474)	Portugal	Gerente
NARLA HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Naturhotel Catalunya, S.L	España	Administrador único
NAZIONALE 46 S.R.L.	Italia	Administrador
Neira Hotels, SL	España	Administrador único
Neon Properties, SL	España	Administrador único
NORIS PROPERTIES SL	España	Administrador único
Nubian Properties, SL	España	Administrador único
Nubizofo Holding, SL	España	Administrador único
Numa Hotels, SL	España	Administrador único
OBELO HOTELS SL	España	Administrador único
Oleo Properties, SL	España	Administrador único
Olhar Repousado - Actividades Hoteleiras, SA	Portugal	Administrador único
ONIX HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
OPALO HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Operadora Hotelera Michelangelo, SA de CV	México	Administrador único
Operadora Hotelera Zona Rosa, SA de CV	México	Administrador único
Operadora Unitsblau, SA de CV	México	Administrador único
Orion Hotels Italia SRL	Italia	Administrador
Palace Promotions Hotel, SL	España	Administrador único
PALAZZO HOTELS, KFT	Hungria	Administrador único
Pamina Properties, SL	España	Administrador único
Panotel SAS	Francia	Presidente
Partenope Hotels Italia SRL	Italia	Administrador
PAZO TORRE DE MOREDA, SL	España	Administrador
Perfeito Diamante, S.A.	Portugal	Administrador único
Petra Hotels, SL	España	Administrador único
Pico do Fogo, S.A.	Portugal	Administrador único
PLASENCIA HOTELES, SL	España	Administrador único
PLÉYADE HOTELS SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Prior Hotels, SL	España	Administrador único
Proeirenes SL	España	Administrador único
Profides Win Way, SL	España	Administrador único
Punta Europa Hoteles SL	España	Administrador único
PUNTO PROPERTIES, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Queen Hotel doo	Montenegro	Representante Legal

Cargos en sociedades 2023

SOCIEDAD	PAIS	CARGO / FUNCIÓN DESEMPEÑADA
Quimeral Hoteles SL	España	Administrador único
Quindio Hotels Colombia, SAS	Colombia	Representante Legal
QUIRBES WORLD, SL	España	Administrador único
RE VIAM GALAICAS SL	España	Administrador
REGIA HOTELS SL	España	Administrador único
Requinte Executivo - Actividades Hoteleiras, SA	Portugal	Administrador único
Reservas Hoteleras Mexico SA de CV	México	Administrador único
Reshotel Continental SL	España	Administrador único
Restel Colombia, S.A.S.	Colombia	Representante Legal
Restel ITALY, S.R.L.	Italia	Administrador
Restel, SA	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
RIGEL HOTELS, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Riviera XPU-HA, SA de CV	México	Administrador único
Rodas Hotels, SL	España	Administrador único
Roomleader, SL	España	Administrador único
Rosa do Alto, S.A.	Portugal	Administrador único
Sacte Properties, SL	España	Administrador único
Safira do Douro, S.A.	Portugal	Administrador único
Sagra Hotels SL	España	Administrador único
SAMAT HOTELS SL	España	Administrador único
SCI GMC MESSAGERIES	Francia	Gerente
Selene Hotels, SL	España	Administrador
Señorial Hoteles, SL	España	Administrador único
Serra Luminosa LDA	Portugal	Gerente
Servizi Integrati Alberghieri, SRL	Italia	Administrador
Sigma Properties, SL	España	Administrador único
Sirio Properties, SL	España	Administrador único
Sociedade Hoteleira da Rua Castilho, Unipessoal Lda	Portugal	Gerente
Sociedade Hotelera Da Rua Do Rosario, Unipessoal Lda	Portugal	Gerente
Solder Properties, SL	España	Administrador único
SOLE Y STELLE LTDA	Portugal	Gerente
Talio Hotels SL	España	Administrador único
Tamarind SRO	República Checa	Administrador
Tames Properties, SL	España	Administrador único
TANAU BAQUEIRA PROPERTIES, SL	España	Administrador único
Tandem Apartments Properties 1, SL	España	Administrador único
Tandem Apartments, SL	España	Administrador único
Tarso Properties, SL	España	Administrador único
TEIX HOTELS, SL	Andorra	Administrador único
Tenorio Hotels, S.A.	Costa Rica	Presidente
Térez Hotels KFT	Hungria	Administrador
TERON HOTELS SL	España	Administrador único
Terration SL	España	Administrador único
Tilo Hotels, SL	España	Administrador único
Tolima Hotels Colombia, SAS	Colombia	Representante Legal
Tourism ContractSale, SL	España	Administrador único
TRAVENTURE, SL	España	Administrador único
Tulipa do Alto, S.A.	Portugal	Administrador único
Ukutaba CZ SRO	República Checa	Administrador
Urien Properties, SL	España	Administrador único
VANCAS HOTEL, d.o.o.	Eslovenia	Director
VENICE VALUE ADDED SRL	Italia	Administrador
Verse Properties, SL	España	Administrador único
Versos do Tempo, Lda	Portugal	Administrador
Vicelo Hotels, SL	España	Administrador único
Volcom Properties, SL	España	Administrador único
VOLUPTA HOTELS ITALIA, SRL	Italia	Administrador
WASHINGTON IRVING HOTELS, SL	España	Administrador único
WI GRANADA PROPERTIES, SL	España	Administrador único
World Trade Center Hotel SL	España	Administrador único
World Turizm Anonim Sirketi	Turquia	Administrador
Wysh Travel, SL	España	Rte. Legal de Cesio Hotels, SL, Adm. Único
Zafir Hotels, SL	España	Administrador único
ZAIKA PROPERTIES, SL	España	Administrador único
Zaina Hotels, SARL	Marruecos	Gerente

Cargos en sociedades 2023

SOCIEDAD	PAIS	CARGO / FUNCIÓN DESEMPEÑADA
ZENON GLOBAL PROPERTIES SL	España	Administrador único
ZOE HOTELS, SL	España	Administrador único

AENA S.M.E., S.A.

Informe de Seguridad Razonable Independiente sobre el Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera.

KPMG Auditores, S.L.
Paseo de la Castellana, 259C
28046 Madrid

Informe de Seguridad Razonable Independiente sobre el Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera

A los administradores de Aena, S.M.E., S.A.

De acuerdo con su solicitud y con nuestra carta encargo de fecha 20 de diciembre de 2023, hemos examinado la información relativa al Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera (SCIIF) de Aena S.M.E., S.A. (Sociedad dominante) y sociedades dependientes (el Grupo consolidado Aena o el Grupo) que se describe en la Nota F del Informe Anual de Gobierno Corporativo al 31 de diciembre de 2023 adjunto. Dicho sistema está basado en los criterios establecidos en el Marco Integrado de Control Interno emitido por el Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commision (COSO).

El control interno sobre la información financiera de una entidad es un proceso diseñado para proporcionar una seguridad razonable respecto a que la información financiera anual se ha elaborado de conformidad con el marco de información financiera que resulta de aplicación e incluye aquellas políticas y procedimientos que (i) estén dirigidos a la existencia y mantenimiento de registros que recojan fielmente, con un detalle razonable, las transacciones y activos del Grupo; (ii) proporcionen una seguridad razonable de que las transacciones se registran adecuadamente de modo que permitan elaborar las cuentas anuales consolidadas del Grupo de acuerdo con el marco de información financiera que resulte de aplicación; y (iii) proporcionen una seguridad razonable respecto a la prevención o detección oportuna de altas, bajas o un uso no autorizados de los activos del Grupo que pudieran tener un efecto significativo sobre las cuentas anuales consolidadas. En este sentido, hay que tener en cuenta que, debido a las limitaciones inherentes a todo sistema de control interno, con independencia de la calidad del diseño y operatividad del control interno adoptado en relación a la información financiera anual, éste sólo puede permitir una seguridad razonable, pero no absoluta, en relación con los objetivos que persigue.

Responsabilidad de los Administradores y de la Dirección

El Consejo de Administración de la Sociedad dominante y la Alta Dirección del Grupo son responsables de adoptar las medidas oportunas para garantizar razonablemente la implantación, mantenimiento y supervisión de un adecuado sistema de control interno sobre la información financiera, así como de la evaluación de su eficacia y del desarrollo de mejoras a dicho sistema y de la preparación y establecimiento del contenido de la información relativa al SCIIF adjunta.

KPMG Auditores S.L., sociedad española de responsabilidad limitada y firma miembro de la organización global de KPMG de firmas miembro independientes afiliadas a KPMG International Limited, sociedad inglesa limitada por garantía. Todos los derechos reservados.

Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el nº.S0702, y en el Registro de Sociedades del Instituto de Censores Jurados de Cuentas con el nº.10. Reg. Mer Madrid, T. 11.961, F. 90, Sec. 8, H. M -188.007, Inscrip. 9
N.I.F. B-78510153

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre la eficacia del Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera del Grupo basada en nuestro examen, así como sobre la preparación de los desgloses contenidos en la información general relativa al SCIIF incluida en la Nota F del Informe Anual de Gobierno Corporativo del Grupo al 31 de diciembre de 2023.

Hemos llevado a cabo nuestro examen de acuerdo con la norma ISAE 3000 Revisada (*International Standard on Assurance Engagements 3000, Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*) emitida por el *International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)* de la *International Federation of Accountants (IFAC)* para la emisión de informes de seguridad razonable. Esta norma requiere que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo para proporcionar una seguridad razonable de que el Grupo mantiene, en todos los aspectos significativos, un control interno eficaz sobre la información financiera, e incluyó obtener un entendimiento del Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera del Grupo, la comprobación y evaluación en bases selectivas del diseño y eficacia operativa del mismo y la realización de otros procedimientos que hemos considerado necesarios en base a las circunstancias. Consideramos que nuestro examen proporciona una base razonable para nuestra opinión.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Gestión de Calidad 1 (NIGC 1) que le requiere el diseño, la implantación y la operación de un sistema de gestión de calidad que incluye políticas o procedimientos en relación al cumplimiento de los requerimientos de ética, normas profesionales y requerimientos legales y regulatorios aplicables

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y otros requerimientos de ética del International Code of Ethics for Professional Accountants (incluyendo las normas internacionales sobre independencia) emitido por el International Ethics Standards Board for Accountants, el cual está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Limitaciones inherentes

Debido a las limitaciones inherentes a todo sistema de control interno siempre existe la posibilidad de que el SCIIF no prevenga ni detecte los errores o irregularidades que puedan producirse, bien sean debido a errores de juicio, fallo humano o estén causados por actuaciones fraudulentas o irregulares. Asimismo, la extrapolación de la evaluación de su eficacia a ejercicios futuros está sujeta al riesgo de que los controles puedan llegar a ser inadecuados debido a los cambios de condiciones o porque se produzca un deterioro del nivel de cumplimiento de las políticas o procedimientos

Conclusión

En nuestra opinión, el Grupo mantiene, en todos los aspectos significativos, un sistema de control interno eficaz sobre la información financiera al 31 diciembre de 2023, de acuerdo con los criterios establecidos en el Marco Integrado de Control Interno emitido por el *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commision (COSO)*. Asimismo, los desgloses contenidos en la información relativa al SCIIF que se encuentra incluida en la Nota F del Informe Anual de Gobierno Corporativo del Grupo al 31 de diciembre de 2023 se han preparado en todos los aspectos significativos, de acuerdo con los requerimientos establecidos por el artículo 540 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital y por la Circular 5/2013 de 12 de junio de la Comisión Nacional del

Mercado de Valores (CNMV), y modificaciones posteriores, siendo la más reciente la Circular 3/2021, de 28 de septiembre de la CNMV, a los efectos de la descripción del Sistema de Control Interno de la Información Financiera en los Informes Anuales de Gobierno Corporativo.

Otras cuestiones

Nuestro examen no constituye una auditoría de cuentas ni se encuentra sometido a la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, por lo que este informe no contiene una opinión de auditoría de cuentas en los términos previstos en la citada normativa. No obstante, con fecha 27 de febrero de 2024 hemos emitido, de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas de Grupo del ejercicio 2023 en el que expresamos una opinión favorable.

KPMG Auditores, S.L.

Yolanda Pérez

27 de febrero de 2024

BLOQUE D

Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros (IARC)

A POLÍTICA DE REMUNERACIONES DE LA SOCIEDAD PARA EL EJERCICIO EN CURSO 2
B RESUMEN GLOBAL DE CÓMO SE APLICÓ LA POLÍTICA DE RETRIBUCIONES DURANTE EL EJERCICIO CERRADO 12
C DETALLE DE LAS RETRIBUCIONES INDIVIDUALES CORRESPONDIENTES A CADA UNO DE LOS CONSEJEROS 21
D OTRAS INFORMACIONES DE INTERÉS 29

A POLÍTICA DE REMUNERACIONES DE LA SOCIEDAD PARA EL EJERCICIO EN CURSO

A.1.1 Explique la política vigente de remuneraciones de los consejeros aplicable al ejercicio en curso. En la medida que sea relevante se podrá incluir determinada información por referencia a la política de retribuciones aprobada por la junta general de accionistas, siempre que la incorporación sea clara, específica y concreta.

Se deberán describir las determinaciones específicas para el ejercicio en curso, tanto de las remuneraciones de los consejeros por su condición de tal como por el desempeño de funciones ejecutivas, que hubiera llevado a cabo el consejo de conformidad con lo dispuesto en los contratos firmados con los consejeros ejecutivos y con la política de remuneraciones aprobada por la junta general.

En cualquier caso, se deberá informar, como mínimo, de los siguientes aspectos:

a) Descripción de los procedimientos y órganos de la sociedad involucrados en la determinación, aprobación y aplicación de la política de remuneraciones y sus condiciones.

b) Indique y, en su caso, explique si se han tenido en cuenta empresas comparables para establecer la política de remuneración de la sociedad.

c) Información sobre si ha participado algún asesor externo y, en su caso, identidad del mismo.

d) Procedimientos contemplados en la política de remuneraciones vigente de los consejeros para aplicar excepciones temporales a la política, condiciones en las que se puede recurrir a esas excepciones y componentes que pueden ser objeto de excepción según la política.

Aena, S.M.E, S.A. (en adelante "**Aena**" o la "**Sociedad**"), es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

La aplicación prevalente de normativa pública a Aena afecta a temas tan sustanciales para una sociedad cotizada como la política de remuneraciones de consejeros o directivos, la adquisición de participaciones mayoritarias en otras sociedades, la contratación de personal, etc.

Aena, por tanto, está sometida tanto al marco regulatorio aplicable al modelo retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial, como a lo previsto en materia retributiva para todos los empleados en las correspondientes Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

En concreto, Aena, está sujeta a:

a) En materia de remuneraciones de sus máximos responsables y directivos (que es la aplicable a su Presidente-Consejero Delegado y al Vicepresidente Ejecutivo, cuyo titular desempeñó el cargo de Director General de Aeropuertos hasta el 30 de abril de 2023, por el desempeño de funciones ejecutivas), a la normativa contenida en el Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial; a la Orden Comunicada del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas de 30 de marzo de 2012, a la disposición adicional 8ª del Real Decreto-Ley 3/2012, de 10 de febrero, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral relativa a las retribuciones de los máximos responsables y directivos del sector público; a la Ley 3/2015, de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del alto cargo de la Administración General del Estado; a los preceptos de las leyes de presupuestos generales del Estado relativas a gastos de personal para 2023, Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 y, para 2023, también al Acuerdo del Consejo de Ministros de 3 de octubre de 2023 en aplicación de los previsto en el artículo 19.dos.2.a) de la Ley 31/2022; a la Resolución Conjunta de las Secretarías de Estado de Presupuestos y Gastos y de Función Pública (Ministerio de Hacienda y Función Pública), de 21 de febrero de 2023, por la que se autorizan las medidas de aplicación del Plan Estratégico de Aena para el período 2022 – 2026, y su posterior modificación de 20 de abril de 2023.

b) En lo relativo a las remuneraciones de los miembros del Consejo de Administración, a la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de fecha 8 de enero de 2013 (la "Orden Comunicada"), al Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio y a la Ley 3/2015, de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del alto cargo de la Administración General del Estado.

Así mismo, Aena no tiene discrecionalidad para fijar retribuciones en los términos indicados en el artículo 217.4 de la Ley de Sociedades de Capital, sino que únicamente puede proponer una banda de retribuciones en niveles acordes a los indicados por la normativa en vigor.

Por tanto, la remuneración de los consejeros está predeterminada por la normativa pública, de carácter prevalente a las normas reguladoras de las sociedades de capital.

A estos efectos, la remuneración de los consejeros, excluidos los gastos que corresponda reembolsar, es la siguiente:

I. Los consejeros no ejecutivos perciben una cantidad de 1.090,36 euros como dieta por asistencia a cada reunión del Consejo hasta un máximo de 11.994 euros anuales. En cumplimiento de la normativa anteriormente citada, el importe anual por Consejero no puede superar en ningún caso dicho límite anual.

Adicionalmente, la Orden Comunicada prevé que se podrán incrementar las cuantías en un máximo de 1.520 euros anuales por la asistencia a las comisiones de auditoría y otras comisiones delegadas, en aquellas sociedades que, a la entrada en vigor de la Orden, vinieran compensando la asistencia a dichas comisiones. A estos efectos, se informa de que, dado que Aena no venía compensando por dichas asistencias, no se ha incrementado el importe máximo de las dietas, manteniéndose el importe máximo en lo estipulado en la Orden Comunicada.

II. Los únicos consejeros ejecutivos son el Presidente-Consejero Delegado y el Vicepresidente Ejecutivo de la Sociedad (anterior Director General de Aeropuertos), también Vicepresidente segundo del Consejo.

La Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 dispone que las retribuciones del personal directivo al servicio del sector público estatal no podrán experimentar, respecto de las cuantías vigentes a 31 de diciembre de 2022, un incremento superior al 2,5 por ciento.

Asimismo, el artículo 19.dos.2.a) de dicha Ley 31/2022 prevé un incremento del 0,5 por ciento de las retribuciones del personal del sector público, con efectos de 1 de enero de 2023, vinculado a la evolución del IPCA y que tiene carácter adicional al 2,5 por ciento de incremento fijo autorizado para 2023.

En el B.O.E de 5 de octubre de 2023 se publicó el Acuerdo del Consejo de Ministros, de 3 de octubre de 2023, por el que se aprueba el incremento del 0,5 por ciento en las retribuciones del personal al servicio del sector público, en aplicación de lo previsto en el artículo 19.dos.2.a) de la Ley 31/2022.

En consecuencia, las retribuciones del personal directivo al servicio del sector público no podrán experimentar, respecto de las cuantías vigentes a 31 de diciembre de 2022, un incremento global superior al 3 por ciento.

El Presidente-Consejero Delegado, tras la aplicación en 2023 de la revisión salarial resultante de lo previsto en la normativa antes citada, percibe una retribución fija cuyo importe anual asciende a 122.562,96 €.

Además, percibe una retribución complementaria, a la que también se ha aplicado la revisión salarial citada anteriormente, que comprende un complemento de puesto (49.020,81 euros) y un complemento variable (13.720,33 euros) que no exceden del porcentaje máximo fijado para el grupo en el que se clasifica Aena, que es el Grupo 1.

Al Vicepresidente Ejecutivo, además del incremento salarial resultante de lo previsto en la normativa antes citada, también le es de aplicación la adaptación retributiva autorizada mediante Resolución Conjunta de las Secretarías de Estado de Presupuestos y Gastos y de Función Pública (Ministerio de Hacienda y Función Pública), de 21 de febrero de 2023, y su posterior modificación de 20 de abril de 2023, que consiste en un incremento adicional de un 33,5 por ciento sobre las retribuciones actuales de las Direcciones de negocio Aeropuertos y Comercial e Inmobiliaria (ya incrementadas con el 3% para 2023.

En base a ello, el Vicepresidente Ejecutivo percibe, por su puesto ejecutivo, una retribución fija cuyo importe anual asciende a 106.868,42 euros. Además, percibe un complemento de puesto (23.537,68 euros) y un complemento variable (73.537,78 euros).

III. Los consejeros de Aena que tienen además la consideración de alto cargo o máximo responsable o directivo del sector público no perciben la dieta indicada en el apartado (i) anterior, siendo ingresado el importe correspondiente a los Altos Cargos en el Tesoro Público.

En 2023 D. Maurici Lucena Betriu, D. Ignacio Díaz Bidart (consejero dominical de la Sociedad hasta el 10 de mayo de 2023), Dª Ángela Paloma Martín Fernández (Consejera dominical desde el 20 de junio de 2023) y Dª Angélica Martínez Ortega, han tenido la consideración de Alto Cargo por lo que su dieta se ha ingresado en el Tesoro Público.

Asimismo, D. Francisco Javier Marín San Andrés, consejero ejecutivo de la Sociedad y Vicepresidente Segundo del Consejo de Administración, no percibe la dieta por asistencia al Consejo de Administración por su condición de Vicepresidente Ejecutivo de la Sociedad, sujeto al Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades, el cual establece, en su artículo 8.1, la incompatibilidad de esta retribución salarial con el cobro de indemnizaciones previstas en el artículo 27.1.a) del RD 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio, que regula el cobro por asistencia a las reuniones del Consejo de Administración.

Por todo lo expuesto, Aena sigue siendo una sociedad cotizada que no cuenta con una política de remuneraciones, dado que resulta de aplicación la normativa pública mencionada anteriormente.

En este sentido, cabe señalar que Aena no puede proponer una política de remuneraciones comparable con las del resto de empresas cotizadas españolas (tanto las que pertenecen al índice IBEX-35 como las restantes) ya que, a diferencia de Aena, éstas tienen fijadas unas retribuciones, tanto por el mero ejercicio del cargo de consejero (o miembro de una Comisión del Consejo de Administración) como por el desempeño de funciones ejecutivas, muy superiores a las de Aena al no estar restringidos los importes por ninguna norma imperativa (como si lo está por la Orden Comunicada, Aena).

Así, en este Informe Anual de Remuneraciones se hace necesario señalar que Aena no puede seguir las Recomendaciones del Código de Buen Gobierno de Sociedades Cotizadas relativas a remuneraciones de consejeros como se ha hecho constar también en el Informe Anual de Gobierno Corporativo. En concreto, las recomendaciones que no puede seguir, y que tienen que ver con las remuneraciones de los consejeros son la 51, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62 y 63.

En línea con lo detallado anteriormente y en ausencia de una política de remuneraciones al uso, la Sociedad no ha requerido la participación de ningún asesor externo para la fijación de la misma.

A.1.2 Importancia relativa de los conceptos retributivos variables respecto a lo fijos (mix retributivo) y qué criterios y objetivos se han tenido en cuenta en su determinación y para garantizar un equilibrio adecuado entre los componentes fijos y variables de la remuneración. En particular, señale las acciones adoptadas por la sociedad en relación con el sistema de remuneración para reducir la exposición a riesgos excesivos y ajustarlo a los objetivos, valores e intereses a largo plazo de la sociedad, lo que incluirá, en su caso, una referencia a medidas previstas para garantizar que en la política de remuneración se atienden a los resultados a largo plazo de la sociedad, las medidas adoptadas en relación con aquellas categorías de personal cuyas actividades profesionales tengan una repercusión material en el perfil de riesgos de la entidad y medidas previstas para evitar conflictos de intereses.

Asimismo, señale si la sociedad ha establecido algún período de devengo o consolidación de determinados conceptos retributivos variables, en efectivo, acciones u otros instrumentos financieros, un período de diferimiento en el pago de importes o entrega de instrumentos financieros ya devengados y consolidados, o si se ha acordado alguna cláusula de reducción de la remuneración diferida aun no consolidada o que obligue al consejero a la devolución de remuneraciones percibidas, cuando tales remuneraciones se hayan basado atendiendo a unos datos cuya inexactitud haya quedado después demostrada de forma manifiesta.

La retribución variable afecta a D. Maurici Lucena Betriu, Presidente-Consejero Delegado y a D. Francisco Javier Marín San Andrés, como Vicepresidente Ejecutivo, por sus funciones ejecutivas de acuerdo con el artículo 7 del Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades, que establece la asignación por quien ejerza el control o supervisión financiera, por el accionista o, en su defecto, por el Ministerio de adscripción de las entidades incluidas en su ámbito de aplicación, del complemento de puesto y del complemento variable de la retribución de sus máximos responsables y directivos.

Teniendo en cuenta los criterios contenidos en dicho artículo y los límites establecidos por la Orden de 30 de marzo de 2012, del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas por la que se aprueba la clasificación de las Sociedades Mercantiles Estatales, de conformidad con el Real Decreto 451/2012, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible resolvió fijar la cuantía del complemento variable del Consejero Delegado, que asciende a 13.720,33 euros, tras la aplicación de la revisión salarial correspondiente al año 2023 recogida en la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 y, para 2023, también en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 3 de octubre de 2023 en aplicación de los previsto en el artículo 19.dos.2.a) de la Ley 31/2022.

Igualmente, teniendo en cuenta los criterios contenidos en la normativa citada en el párrafo anterior, la cuantía del complemento variable del Vicepresidente Ejecutivo asciende a 73.537,78 euros, tras la aplicación de la revisión salarial correspondiente al año 2023, ya citada en el párrafo anterior, y de la adaptación retributiva prevista en la Resolución Conjunta de las Secretarías de Estado de Presupuestos y Gastos y de Función Pública (Ministerio de Hacienda y Función Pública), de 21 de febrero de 2023, por la que se autorizan las medidas de aplicación del Plan Estratégico de Aena para el período 2022-2026, y de su posterior modificación de 20 de abril de 2023.

La Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 dispone que las retribuciones del personal directivo al servicio del sector público estatal no podrán experimentar, respecto de las cuantías vigentes a 31 de diciembre de 2022, un incremento superior al 2,5 por ciento.

Asimismo, el artículo 19.dos.2.a) de dicha Ley 31/2022 prevé un incremento del 0,5 por ciento de las retribuciones del personal del sector público, con efectos de 1 de enero de 2023, vinculado a la evolución del IPCA y que tiene carácter adicional al 2,5 por ciento de incremento fijo autorizado para 2023 (aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros, de 3 de octubre de 2023).

La Resolución Conjunta de las Secretarías de Estado de Presupuestos y Gastos y de Función Pública (Ministerio de Hacienda y Función Pública), de 21 de febrero de 2023, y su posterior modificación de 20 de abril de 2023, aprueban para el cargo de Vicepresidente Ejecutivo un incremento adicional de un 33,5 por ciento sobre las retribuciones actuales de las Direcciones de negocio Aeropuertos y Comercial e Inmobiliaria (ya incrementadas con el 3% para 2023).

Con base en los datos retributivos reflejados en el apartado A.1.1 (ii) y en el A.1.4, la importancia relativa de los conceptos retributivos variables respecto a los fijos en el caso de los Consejeros Ejecutivos es la siguiente:

En el caso del Presidente-Consejero Delegado, el Complemento Variable representa un 7,40% de la retribución total y un 8% sobre la retribución fija.

En el caso del Vicepresidente Ejecutivo, el Complemento Variable representa un 36,06% de la retribución total y un 56,39% sobre la retribución fija.

En este sentido, el complemento variable depende del cumplimiento de los objetivos de Empresa en un 100% para el Presidente-Consejero Delegado, y en un 50% del incentivo para el Vicepresidente Ejecutivo, correspondiéndole el 50% restante a la consecución de objetivos personales y valores.

Los objetivos de Empresa se concretan en las siguientes métricas:

1. CONTROL DE GASTOS DE EXPLOTACIÓN: Cumplimiento del presupuesto de Gastos (OPEX) consolidado ajustado por costes de energía aprobado en el Plan Operativo 2023. Grado de cumplimiento de OPEX condicionado a la evolución del tráfico de pasajeros.
2. MEJORA DE LOS INGRESOS COMERCIALES: Alcanzar el nivel de ingresos comerciales previsto en el Plan Operativo 2023. Grado de cumplimiento del total de ingresos comerciales 2023 (Ingresos comerciales totales 2023 / Presupuesto de ingresos comerciales totales 2023).
3. EJECUCION DE INVERSIONES: Alcanzar el nivel de inversión regulada aprobado en el Plan Operativo 2023. Grado de cumplimiento de la inversión regulada aprobada para el año 2023 con criterio de devengo.
4. SOSTENIBILIDAD: Plan de Acción Climática (PAC). Aprobación en JGA del “Informe Actualizado de Acción Climática” de 2022 y cumplimiento de objetivos estratégicos del PAC 2023.

El detalle de los objetivos personales del Vicepresidente Ejecutivo es el siguiente:

OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PUESTO

1. Presentación de propuesta al Consejo para la adjudicación de los concursos handling. Fecha de presentación de la propuesta.
2. Presentación de propuesta al Consejo para la adjudicación de los concursos TLI. Fecha de presentación de la propuesta.
3. Sostenibilidad: Plan de Acción Climática (PAC). Aprobación en JGA del Informe Actualizado de Acción Climática de 2022 y cumplimiento de objetivos estratégicos del PAC 2023.
4. Desarrollo Internacional: Puesta en marcha e integración para la operación de BOAB en la Vicepresidencia ejecutiva. Cumplimiento de los hitos previstos en el calendario de la concesión para 2023.

OBJETIVOS DE VALORES

- Liderazgo.
- Sentido de Efectividad.
- Gestión de conflictos.

En cuanto a su ponderación:

- Objetivos generales de Aena: 50%
- Objetivos específicos del puesto: 40%
- Objetivos de valores: 10%

Para el cálculo del importe de la remuneración variable se considerará el grado de cumplimiento y la ponderación de cada uno de los objetivos y se aplicarán las normas y procedimientos internos de evaluación de objetivos, establecidos por la Sociedad para sus directivos. Una vez finalizado el año, se determina el grado de consecución.

El cumplimiento máximo global de los cuatro objetivos anteriores no podrá superar el 100%. La remuneración variable anual se abona íntegramente en metálico.

La fijación de objetivos de los consejeros ejecutivos, su evaluación y el resultado final son aprobados por el Consejo de Administración a propuesta de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo (CNRGC). Posteriormente, se envían al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Los objetivos de empresa estarán constituidos por aquellos objetivos del Plan Estratégico de Aena que determine el Comité de Dirección, basándose en las líneas estratégicas, recomendaciones económicas y de mercado, así como en los resultados del ejercicio anterior.

El seguimiento de los objetivos se realiza a lo largo de todo el año, a través de los diferentes índices y estadísticas que se generan periódicamente. La evaluación de los objetivos se lleva a cabo mediante la realización de una entrevista entre el profesional objeto de evaluación y su responsable jerárquico directo, donde se analizan, de forma individualizada, los resultados conseguidos. Toda esta información queda registrada en una herramienta corporativa.

La cantidad a percibir en concepto de complemento variable, devengada durante el ejercicio por los Consejeros Ejecutivos, se abona dividida en dos partes: el 80 por ciento de la cantidad a percibir se abona en diciembre del ejercicio, y el 20 por ciento restante se abona en marzo del año siguiente, una vez obtenidos los datos definitivos de cierre de ejercicio.

En Aena no existe ningún período de diferimiento en el pago de importes ya devengados y consolidados y, por tanto, no se ha acordado ninguna cláusula de reducción de la remuneración diferida. Una vez finalizado el año, se valora la consecución de los objetivos por parte de los consejeros ejecutivos y se procede al pago de la retribución variable que correspondiere.

A.1.3 Importe y naturaleza de los componentes fijos que se prevé devengarán en el ejercicio los consejeros en su condición de tales.

Como se ha indicado anteriormente, los consejeros no ejecutivos perciben una dieta por asistencia a las reuniones del consejo hasta un máximo de 11.994 euros anuales, en cumplimiento de la normativa anteriormente citada.

A.1.4 Importe y naturaleza de los componentes fijos que serán devengados en el ejercicio por el desempeño de funciones de alta dirección de los consejeros ejecutivos.

Los únicos consejeros ejecutivos son el Presidente-Consejero Delegado y el Vicepresidente Ejecutivo.

El Presidente-Consejero Delegado, tras la aplicación de la revisión salarial correspondiente al año 2023, prevista en la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 y en el Acuerdo del Consejo de Ministros, de 3 de octubre de 2023, por el que se aprueba el incremento adicional del 0,5 por ciento en las retribuciones del personal al servicio del sector público, en aplicación de lo previsto en el artículo 19.dos.2.a) de la Ley 31/2022, percibe una retribución fija, cuyo importe anual asciende a 122.562,96 €.

Además, percibe una retribución complementaria, a la que también se ha aplicado la revisión salarial citada en el párrafo anterior, correspondiente al año 2023. Esta retribución complementaria comprende un complemento de puesto (49.020,81 euros) y un complemento variable (13.720,33 euros) que no exceden del porcentaje máximo fijado para el grupo en el que se clasifica Aena, que es el Grupo 1.

El Vicepresidente Ejecutivo, además del incremento salarial resultante de lo previsto en la normativa antes citada, también le es de aplicación la adaptación retributiva autorizada mediante Resolución Conjunta de las Secretarías de Estado de Presupuestos y Gastos y de Función Pública (Ministerio de Hacienda y Función Pública), de 21 de febrero de 2023, y su posterior modificación de 20 de abril de 2023, que consiste en un incremento adicional de un 33,5 por ciento sobre las retribuciones actuales de las Direcciones de negocio Aeropuertos y Comercial e Inmobiliaria (ya incrementadas con el 3% para 2023. En base a ello percibe, por su puesto ejecutivo, una retribución fija cuyo importe asciende a 106.868,42 euros. Además, percibe un complemento de puesto (23.537,68 euros) y un complemento variable (73.537,78 euros).

La revisión salarial para 2023, recogida en la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 y en el Acuerdo del Consejo de Ministros, de 3 de octubre de 2023,, antes citado, consiste en un incremento del 3% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2022.

Los dos Consejeros Ejecutivos de Aena, al tener además la consideración de alto cargo o máximo responsable (en el caso del Presidente-Consejero Delegado) o directivo (en el caso del Vicepresidente Ejecutivo de Aena) y estar sus retribuciones reguladas por el Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades, no perciben la dieta por asistencia a las reuniones del Consejo, por ser incompatibles con las que perciben por su función ejecutiva, tal como establece el artículo 8 del citado Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo siendo su importe, por tanto, ingresado por Aena en el Tesoro Público en el caso del Presidente-Consejero Delegado, como Alto Cargo.

A.1.5 Importe y naturaleza de cualquier componente de remuneración en especie que será devengado en el ejercicio incluyendo, pero no limitado a las primas de seguros abonadas en favor del consejero.

Los Consejeros Ejecutivos son beneficiarios de las pólizas colectivas de Seguros de Vida y Accidentes y de Seguro de Salud que están contratadas para todos los empleados de la sociedad, que no aplican sin embargo para el resto de consejeros.

Estas pólizas se imputan como retribución en especie. En el caso de la Póliza del Seguro de Vida y Accidentes se considera retribución en especie la totalidad de la prima y, en el caso del Seguro de Salud, se considera retribución en especie la cantidad que supere los 500 € anuales, que, en el ejercicio 2023, no se han superado.

La prima de Seguro de Vida y Accidentes devengada durante 2023, por el titular que ha desempeñado el cargo de Presidente-Consejero Delegado, D. Maurici Lucena Betriu, asciende a 108,36 euros y la prima de Seguro de Vida y Accidentes devengada por el titular que ha desempeñado el cargo de Vicepresidente Ejecutivo, D. Francisco Javier Marín San Andrés, asciende a 291,48 euros.

Además, el Vicepresidente Ejecutivo, D. Francisco Javier Marín San Andrés, percibe una retribución en especie consistente en el uso de vehículo de empresa y asignación de combustible, que asciende a 3.815,16 euros.

A.1.6 Importe y naturaleza de los componentes variables, diferenciando entre los establecidos a corto y largo plazo. Parámetros financieros y no financieros, incluyendo entre estos últimos los sociales, medioambientales y de cambio climático, seleccionados para determinar la remuneración variable en el ejercicio en curso, explicación de en qué medida tales parámetros guardan relación con el rendimiento, tanto del consejero, como de la entidad y con su perfil de riesgo, y la metodología, plazo necesario y técnicas previstas para poder determinar, al finalizar el ejercicio, el grado efectivo de cumplimiento de los parámetros utilizados en el diseño de la remuneración variable, explicando los criterios y factores que aplica en cuanto al tiempo requerido y métodos para comprobar que se han cumplido de modo efectivo las condiciones de rendimiento o de cualquier otro tipo a las que estaba vinculado el devengo y la consolidación de cada componente de la retribución variable.

Indique el rango en términos monetarios de los distintos componentes variables en función del grado de cumplimiento de los objetivos y parámetros establecidos, y si existe algún importe monetario máximo en términos absolutos.

Aena fija la retribución variable para un solo ejercicio.

El artículo 7 del Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades, establece la asignación por quien ejerza el control o supervisión financiera, por el accionista o, en su defecto, por el Ministerio de adscripción de las entidades incluidas en su ámbito de aplicación, del complemento de puesto y del complemento variable de la retribución de sus máximos responsables y directivos.

Teniendo en cuenta los criterios contenidos en dicho artículo y los límites establecidos por la Orden de 30 de marzo de 2012 del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas por la que se aprueba la clasificación de las Sociedades Mercantiles Estatales, de conformidad con el citado Real Decreto 451/2012, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, resolvió fijar la cuantía del complemento variable del Presidente-Consejero Delegado, en 13.720,33 euros, tras la aplicación de la revisión salarial correspondiente al año 2023, ya citada en párrafos anteriores.

Igualmente, teniendo en cuenta los criterios contenidos en la normativa citada en el párrafo anterior, la cuantía del complemento variable del Vicepresidente Ejecutivo asciende a 73.537,78 euros, tras la aplicación de la revisión salarial correspondiente al año 2023 y de la adaptación retributiva prevista en la Resolución Conjunta de las Secretarías de Estado de Presupuestos y Gastos y de Función Pública (Ministerio de Hacienda y Función Pública), ya citadas en párrafos anteriores.

La revisión salarial para 2023, recogida en la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 y en el Acuerdo del Consejo de Ministros, de 3 de octubre de 2023, antes citado, consiste en un incremento del 3% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2022.

Para el cálculo del importe de la remuneración variable se considerará el grado de cumplimiento y la ponderación de cada uno de los objetivos señalados en los apartados anteriores y se aplicarán las normas y procedimientos internos de evaluación de objetivos, establecidos por la Sociedad para sus directivos. Una vez finalizado el año, se determina el grado de consecución.

La evaluación del cumplimiento correspondiente al ejercicio económico 2023 comprende desde el 1 de enero al 31 de diciembre. Para poder ser evaluado, es necesario permanecer al menos cuatro meses (4) desempeñando el puesto correspondiente.

En cuanto a los métodos para comprobar que se han cumplido de modo efectivo las condiciones de rendimiento para poder decir que se ha cumplido con el objetivo, la Dirección Económico-Financiera ha comprobado el cumplimiento de los objetivos de la siguiente forma:

1. CONTROL DE GASTOS DE EXPLOTACIÓN: Cumplimiento del presupuesto de Gastos (OPEX) consolidado ajustado por costes de energía aprobado en el Plan Operativo 2023. Grado de cumplimiento de OPEX condicionado a la evolución del tráfico de pasajeros. Se comprueba el cumplimiento del objetivo con la información disponible en los sistemas de la Empresa.
2. MEJORA DE LOS INGRESOS COMERCIALES: Alcanzar el nivel de ingresos comerciales previsto en el Plan Operativo 2023. Grado de cumplimiento del total de ingresos comerciales 2023 (Ingresos comerciales totales 2023 / Presupuesto de ingresos comerciales totales 2023). Se comprueba el cumplimiento del objetivo con la información disponible en los sistemas de la Empresa.
3. EJECUCION DE INVERSIONES: Alcanzar el nivel de inversión regulada aprobado en el Plan Operativo 2023. Grado de cumplimiento de la inversión regulada aprobada para el año 2023 con criterio de devengo. Se comprueba el cumplimiento del objetivo con la información disponible en los sistemas de la Empresa.
4. SOSTENIBILIDAD: Plan de Acción Climática (PAC). Aprobación en JGA del "Informe Actualizado de Acción Climática" de 2022 y cumplimiento de objetivos estratégicos del PAC 2023. Se comprueba el cumplimiento del objetivo con la información disponible en los sistemas de la Empresa.

En relación con los objetivos del Vicepresidente Ejecutivo, D. Francisco Javier Marín San Andrés, estos quedan recogidos y detallados en el apartado A.1.2 del presente Informe.

A.1.7 Principales características de los sistemas de ahorro a largo plazo. Entre otra información, se indicarán las contingencias cubiertas por el sistema, si es de aportación o prestación definida, la aportación anual que se tenga que realizar a los sistemas de aportación definida, la prestación a la que tengan derecho los beneficiarios en el caso de sistemas de prestación definida, las condiciones de consolidación de los derechos económicos a favor de los consejeros y su compatibilidad con cualquier tipo de pago o indemnización por resolución o cese anticipado, o derivado de la terminación de la relación contractual, en los términos previstos, entre la sociedad y el consejero.

Se deberá indicar si el devengo o consolidación de alguno de los planes de ahorro a largo plazo está vinculado a la consecución de determinados objetivos o parámetros relacionados con el desempeño a corto y largo plazo del consejero.

Los consejeros ejecutivos, de manera general, una vez superen el período de carencia estipulado, serán partícipes del Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena, no estando vinculado a ningún parámetro o consecución de objetivos.

El Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena se constituyó, con duración indefinida el 27 de diciembre de 2001, y se configura como una institución de previsión de carácter privado, voluntario e independiente de la Seguridad Social pública que, en razón de sus sujetos constituyentes, se encuadra en la modalidad de sistema de empleo, siendo en razón de las obligaciones estipuladas, de aportación definida.

Dicho Plan cubre las siguientes contingencias:

a. Jubilación del partícipe o partícipe en suspenso.
b. Incapacidad permanente total para la profesión habitual, absoluta para todo trabajo y gran invalidez del partícipe o partícipe en suspenso. Entendiéndose por estas situaciones las que así sean reconocidas y declaradas por el Instituto Nacional de la Seguridad Social u organismo competente o, en su caso, por el Órgano Jurisdiccional competente.
c. El fallecimiento del partícipe, partícipe en suspenso o beneficiario.

El ser partícipe del Plan es compatible con otro tipo de indemnizaciones por resolución anticipada o terminación de la relación contractual entre la Sociedad y el consejero ejecutivo.

Constituirán derechos consolidados del partícipe la cuota parte del fondo de capitalización que le corresponda en función de las contribuciones y aportaciones, así como las rentas generadas por los recursos invertidos, atendiendo, en su caso, a los quebrantos, costes y gastos que se hayan producido. En este sentido, la realización de aportaciones por parte de la empresa se regirá por lo que se indique en la Ley de Presupuestos Generales del Estado vigente cada año.

Durante el año 2023 se han realizado las aportaciones correspondientes al ejercicio 2022, que consisten en los importes consolidados en ejercicios anteriores:

– Para 2018: un 0,20% (Ley 6/2018, de 3 de julio de PGE para 2018).
– Para 2019: un 0,25% (RD-ley 24/2018, de 21 de diciembre, de medidas urgentes en materia de retribuciones para el sector público).
– Para 2020: un 0,30% (RD-ley 2/2020, de 21 de enero, de medidas urgentes en materia de retribuciones para el sector público).

Para el Presidente-Consejero Delegado dichas aportaciones ascienden a 1.242,53 euros y para el Vicepresidente Ejecutivo ascienden a 1.014,10 euros.

Dichas aportaciones en derechos consolidados, a día 31 de diciembre de 2023, ascienden a:

1.269,07 € para el Presidente – Consejero Delegado

1.035,76 € para el Vicepresidente Ejecutivo

Los derechos acumulados consolidados del Presidente – Consejero Delegado y del Vicepresidente Ejecutivo (aportaciones extraordinarias autorizadas en la LPGE de los ejercicios 2018 a 2020) ascienden a:

4.732,05 € para el Presidente – Consejero Delegado

4.018,78 € para el Vicepresidente Ejecutivo

A.1.8 Cualquier tipo de pago o indemnización por resolución o cese anticipado o derivado de la terminación de la relación contractual en los términos previstos entre la sociedad y el consejero, sea el cese a voluntad de la empresa o del consejero, así como cualquier tipo de pactos acordados, tales como exclusividad, no concurrencia post-contractual y permanencia o fidelización, que den derecho al consejero a cualquier tipo de percepción.

En el caso de terminación del contrato con el Presidente–Consejero Delegado por desistimiento de la Sociedad en ausencia de alguna de las causas para su terminación (conducta desleal o gravemente perjudicial para los intereses de la Sociedad o que suponga un incumplimiento de sus obligaciones), así como en caso de que el contrato termine por decisión unilateral del consejero como consecuencia del incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad de sus obligaciones, el consejero, al no tener la condición de funcionario o empleado del sector público estatal, autonómico o local, tendrá derecho a una indemnización monetaria equivalente a siete días de retribución anual, por año de servicio, con el límite de seis mensualidades.

En el caso de terminación del contrato con el Vicepresidente Ejecutivo por desistimiento de la Sociedad en ausencia de alguna de las causas para su terminación (conducta desleal o gravemente perjudicial para los intereses de la Sociedad o que suponga un incumplimiento de sus obligaciones), así como en caso de que el contrato termine por decisión unilateral del consejero como consecuencia del incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad de sus obligaciones, el consejero, por su condición de empleado de entidad integrante del sector público estatal con reserva de puesto, no tendrá derecho a indemnización alguna, excepto la prevista por incumplimiento del preaviso correspondiente.

A.1.9 Indique las condiciones que deberán respetar los contratos de quienes ejerzan funciones de alta dirección como consejeros ejecutivos. Entre otras, se informará sobre la duración, los límites a las cuantías de indemnización, las cláusulas de permanencia, los plazos de preaviso, así como el pago como sustitución del citado plazo de preaviso, y cualesquiera otras cláusulas relativas a primas de contratación, así como indemnizaciones o blindajes por resolución anticipada o terminación de la relación contractual entre la sociedad y el consejero ejecutivo. Incluir, entre otros, los pactos o acuerdos de no concurrencia, exclusividad, permanencia o fidelización y no competencia post-contractual, salvo que se hayan explicado en el apartado anterior.

El régimen jurídico aplicable al contrato con el Presidente-Consejero Delegado de la Sociedad es la disposición adicional octava del Real Decreto-Ley 3/2012, de 10 de febrero, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral, el Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, que regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades, y demás disposiciones legales o normativas aplicables.

La duración del contrato con el Presidente-Consejero Delegado es indefinida y no se prevén compensaciones económicas para el caso de extinción de la relación contractual con la Sociedad cuando esta terminación sea consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones.

En el caso de terminación del contrato con el Presidente-Consejero Delegado por desistimiento de la Sociedad en ausencia de alguna de las causas siguientes: conducta desleal o gravemente perjudicial para los intereses de la Sociedad o que suponga un incumplimiento de sus obligaciones, así como en caso de que el contrato termine por decisión unilateral del consejero como consecuencia del incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad de sus obligaciones, el Presidente-Consejero Delegado, al no tener la condición de funcionario o empleado del sector público estatal, autonómico o local, tendrá derecho a una indemnización equivalente a siete días de retribución anual en metálico, por año de servicio, con el límite de seis mensualidades.

En caso de extinción por mutuo acuerdo entre las partes o por dimisión del Presidente-Consejero Delegado, sin que medie incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad, éste no tendrá derecho a indemnización alguna.

El plazo de preaviso previsto en el contrato es de 15 días naturales tanto para la Sociedad como para el Presidente-Consejero Delegado. En caso de incumplimiento de dicho plazo, se establece una obligación de indemnización en una cuantía equivalente a la retribución correspondiente al periodo de preaviso incumplido.

En cuanto al régimen de exclusividad, al Presidente-Consejero Delegado le resulta de aplicación el artículo 13 de la Ley 3/2015, de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del alto cargo de la Administración General del Estado, según el cual deberá contar con la autorización del Consejo de Ministros para ejercer la Presidencia de las sociedades a que refiere el artículo 13.2 de la citada ley.

No existen pactos acordados de exclusividad, no concurrencia postcontractual y permanencia o fidelización.

El régimen jurídico aplicable al contrato con el Vicepresidente Ejecutivo (Consejero Ejecutivo) es la disposición adicional octava del Real Decreto-Ley 3/2012, de 10 de febrero, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral, el Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, que regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades, y demás disposiciones legales o normativas aplicables.

La duración del contrato con el Vicepresidente Ejecutivo es indefinida y no se prevén compensaciones económicas para el caso de extinción de la relación contractual con la Sociedad cuando esta terminación sea consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones.

En el caso de terminación del contrato con el Vicepresidente Ejecutivo por desistimiento de la Sociedad en ausencia de alguna de las causas siguientes: conducta desleal o gravemente perjudicial para los intereses de la Sociedad o que suponga un incumplimiento de sus obligaciones, así como en caso de que el contrato termine por decisión unilateral del consejero como consecuencia del incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad de sus obligaciones, el consejero, por su condición de empleado de entidad integrante del sector público estatal con reserva de puesto, no tendrá derecho a indemnización alguna, excepto la prevista por incumplimiento del preaviso correspondiente.

En caso de extinción por mutuo acuerdo entre las partes o por dimisión del Vicepresidente Ejecutivo, sin que medie incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad, éste no tendrá derecho a indemnización alguna.

El plazo de preaviso previsto en el contrato es de 15 días naturales para la Sociedad y 3 meses para el Directivo (consejero ejecutivo). En caso de incumplimiento de dicho plazo, se establece una obligación de indemnización en una cuantía equivalente a la retribución correspondiente al periodo de preaviso incumplido.

En cuanto al régimen de exclusividad, en caso que el Vicepresidente Ejecutivo quiera desempeñar alguna de las actividades exceptuadas previstas en el artículo 19 de la Ley 53/1984, de 26 de diciembre, de Incompatibilidades del personal al servicio de las Administraciones Públicas, necesitará manifestarlo de forma expresa al supervisor financiero/accionista y contar con la autorización, en forma de acuerdo del Consejo de Administración de la Sociedad, sin perjuicio de la necesidad de autorización del Consejo de Ministros en los supuestos previstos en el artículo 8 de la citada ley.

No existen pactos acordados de exclusividad, no concurrencia postcontractual y permanencia o fidelización.

A.1.10 La naturaleza e importe estimado de cualquier otra remuneración suplementaria que será devengada por los consejeros en el ejercicio en curso en contraprestación por servicios prestados distintos de los inherentes a su cargo.

No aplica

A.1.11 Otros conceptos retributivos como los derivados, en su caso, de la concesión por la sociedad al consejero de anticipos, créditos y garantías y otras remuneraciones.

No aplica

A.1.12 La naturaleza e importe estimado de cualquier otra remuneración suplementaria prevista no incluida en los apartados anteriores, ya sea satisfecha por la entidad u otra entidad del grupo, que se devengará por los consejeros en el ejercicio en curso.

No aplica

A.2 Explique cualquier cambio relevante en la política de remuneraciones aplicable en el ejercicio en curso derivada de:

a) Una nueva política o una modificación de la política ya aprobada por la Junta.

b) Cambios relevantes en las determinaciones específicas establecidas por el consejo para el ejercicio en curso de la política de remuneraciones vigente respecto de las aplicadas en el ejercicio anterior.

c) Propuestas que el consejo de administración hubiera acordado presentar a la junta general de accionistas a la que se someterá este informe anual y que se propone que sean de aplicación al ejercicio en curso.

No existe, con base en lo explicitado en el punto A.1

A.3 Identifique el enlace directo al documento en el que figure la política de remuneraciones vigente de la sociedad, que debe estar disponible en la página web de la sociedad.

No existe, en base a lo explicitado en el punto A.1

A.4 Explique, teniendo en cuenta los datos facilitados en el apartado B.4, cómo se ha tenido en cuenta el voto de los accionistas en la junta general a la que se sometió a votación, con carácter consultivo, el informe anual de remuneraciones del ejercicio anterior.

Aunque en la votación consultiva del IARC en la Junta General de Accionistas celebrada en 2022 hubo un número de votos negativos que supusieron un 3,11 % del total, no podemos implementar mejoras en la remuneración del Consejo de Administración, ya que como reportamos, Aena es una sociedad mercantil estatal cotizada que está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016, estando sometida tanto al marco regulatorio aplicable al modelo retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial, como a lo previsto en materia retributiva para todos los empleados en las correspondientes Leyes de Presupuestos Generales del Estado. En el apartado A.1.1 se relaciona la normativa que se aplica.

B RESUMEN GLOBAL DE CÓMO SE APLICÓ LA POLÍTICA DE RETRIBUCIONES DURANTE EL EJERCICIO CERRADO

B.1.1 Explique el proceso que se ha seguido para aplicar la política de remuneraciones y determinar las retribuciones individuales que se reflejan en la sección C del presente informe. Esta información incluirá el papel desempeñado por la comisión de retribuciones, las decisiones tomadas por el consejo de administración y, en su caso, la identidad y el rol de los asesores externos cuyos servicios se hayan utilizado en el proceso de aplicación de la política retributiva en el ejercicio cerrado.

Tal como se ha expuesto en el apartado A del presente Informe, Aena, como sociedad mercantil estatal, está sometida tanto al marco regulatorio aplicable al modelo retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial, como a lo previsto en materia retributiva en las correspondientes Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

A estos efectos, la remuneración de los consejeros excluidos los gastos que corresponda reembolsar, es la siguiente:

a. Los consejeros no ejecutivos perciben una dieta por asistencia a las reuniones del Consejo hasta un máximo de 11.994 euros anuales, en cumplimiento de la normativa anteriormente citada conforme a la cual el importe anual por consejero no puede superar en ningún caso dicho límite anual.

   Los consejeros de Aena que tienen además la consideración de alto cargo o máximo responsable o directivo del sector público no perciben la dieta indicada en el apartado anterior, siendo su importe ingresado por Aena en el Tesoro Público en el caso de los Altos Cargos.

   En 2023 D. Maurici Lucena Betriu, D. Ignacio Díaz Bidart (consejero dominical de la Sociedad hasta el 10 de mayo de 2023), Dª Ángela Paloma Martín Fernández (consejera dominical desde el 20 de junio de 2023) y Dª Angélica Martínez Ortega, han tenido la consideración de Alto Cargo por lo que su dieta se ha ingresado en el Tesoro Público.

b. El Presidente-Consejero Delegado, conforme se ha expuesto en el apartado A del presente Informe, percibe una retribución fija cuyo importe anual asciende a 122.562,96 euros. Además, percibe una retribución complementaria, que comprende un complemento de puesto y un complemento variable, que no puede exceder del porcentaje máximo fijado para el grupo en el que se clasifica Aena, que es el Grupo 1, tal y como se ha indicado en el apartado A1 anterior.

c. El Vicepresidente Ejecutivo, conforme se ha expuesto en el apartado A del presente Informe, percibe una retribución fija cuyo importe asciende a 106.868,42 euros. Además, percibe una retribución complementaria, que comprende un complemento de puesto y un complemento variable, que no puede exceder del porcentaje máximo fijado para el grupo en el que se clasifica Aena, que es el Grupo 1, tal y como se ha indicado en el apartado A1 anterior.

   En 2023 se ha aplicado la revisión salarial para 2023, recogida en la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 y en el Acuerdo del Consejo de Ministros, de 3 de octubre de 2023. Dicha revisión consiste en un incremento del 3% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2022.

   Al Vicepresidente Ejecutivo, además del incremento salarial antes citado, también le es de aplicación la adaptación retributiva autorizada mediante Resolución Conjunta de las Secretarías de Estado de Presupuestos y Gastos y de Función Pública (Ministerio de Hacienda y Función Pública), de 21 de febrero de 2023, y su posterior modificación de 20 de abril de 2023, que consiste en un incremento adicional de un 33,5 por ciento sobre las retribuciones actuales de las Direcciones de negocio Aeropuertos y Comercial e Inmobiliaria.

   Se hace constar, que, con carácter previo a la aprobación por el Consejo de Administración, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo informa favorablemente los objetivos que servirán para el cálculo de la remuneración variable que perciben los consejeros ejecutivos.

B.1.2 Explique cualquier desviación del procedimiento establecido para la aplicación de la política de remuneraciones que se haya producido durante el ejercicio.

No existe, en base a lo explicitado en el punto A.1

B.1.3 Indique si se ha aplicado cualquier excepción temporal a la política de remuneraciones y, de haberse aplicado, explique las circunstancias excepcionales que han motivado la aplicación de estas excepciones, los componentes específicos de la política retributiva afectados y las razones por las que la entidad considera que esas excepciones han sido necesarias para servir a los intereses a largo plazo y la sostenibilidad de la sociedad en su conjunto o para asegurar su viabilidad. Cuantifique, asimismo, el impacto que la aplicación de estas excepciones ha tenido sobre la retribución de cada consejero en el ejercicio.

No existe, en base a lo explicitado en el punto A.1

B.2 Explique las diferentes acciones adoptadas por la sociedad en relación con el sistema de remuneración y cómo han contribuido a reducir la exposición a riesgos excesivos y ajustarlo a los objetivos, valores e intereses a largo plazo de la sociedad, incluyendo una referencia a las medidas que han sido adoptadas para garantizar que en la remuneración devengada se ha atendido a los resultados a largo plazo de la sociedad y alcanzado un equilibrio adecuado entre los componentes fijos y variables de la remuneración, qué medidas han sido adoptadas en relación con aquellas categorías de personal cuyas actividades profesionales tengan una repercusión material en el perfil de riesgos de la entidad, y qué medidas han sido adoptadas para evitar conflictos de intereses, en su caso.

Aena, como sociedad mercantil estatal, está sometida tanto al marco regulatorio aplicable al modelo retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial, como a lo previsto en materia retributiva en las correspondientes Leyes de Presupuestos Generales del Estado por lo que no hay margen de discrecionalidad a la hora de fijar acciones concretas en materia de retribución de consejeros.

B.3 Explique cómo la remuneración devengada y consolidada en el ejercicio cumple con lo dispuesto en la política de retribución vigente y, en particular, cómo contribuye al rendimiento sostenible y a largo plazo de la sociedad.

Informe igualmente sobre la relación entre la retribución obtenida por los consejeros y los resultados u otras medidas de rendimiento, a corto y largo plazo, de la entidad, explicando, en su caso, cómo las variaciones en el rendimiento de la sociedad han podido influir en la variación de las remuneraciones de los consejeros, incluyendo las devengadas cuyo pago se hubiera diferido, y cómo éstas contribuyen a los resultados a corto y largo plazo de la sociedad.

No existe, conforme a lo explicitado en el punto A.1

B.4 Informe del resultado de la votación consultiva de la junta general al informe anual sobre remuneraciones del ejercicio anterior, indicando el número de abstenciones y de votos negativos, en blanco y a favor que se hayan emitido:

	Número	% sobre el total
Votos emitidos	131.582.635	87,72

	Número	% sobre emitidos
Votos negativos	4.098.196	3,11
Votos a favor	127.363.685	96,79
Votos en blanco	0	0
Abstenciones	120.754	0,09

B.5 Explique cómo se han determinado los componentes fijos devengados y consolidados durante el ejercicio por los consejeros en su condición de tales, su proporción relativa para cada consejero y cómo han variado respecto al año anterior:

No aplicable conforme a lo explicitado en el punto A.1.

B.6 Explique cómo se han determinado los sueldos devengados y consolidados, durante el ejercicio cerrado, por cada uno de los consejeros ejecutivos por el desempeño de funciones de dirección, y cómo han variado respecto al año anterior.

Los únicos consejeros ejecutivos son el Presidente-Consejero Delegado y el Vicepresidente Ejecutivo

Durante el ejercicio 2023, el cargo de Presidente – Consejero Delegado ha sido desempeñado por D. Maurici Lucena Betriu y su Retribución devengada en este período ha sido:

Retribución fija:	Retribución Básica:	122.562,96 euros
Retr. complementaria:	Compl. de Puesto:	49.020,72 euros
	Compl. Variable:	13.640,40 euros
Otros conceptos:	Prima seguro de vida:	108,36 euros
	(*) Aportación P. Pensiones:	1.242,53 euros

(*) Con derechos consolidados, a 31/12/2023, por importe de 1.269,07 €

La variación con respecto al ejercicio anterior se debe al abono de la revisión salarial correspondiente al ejercicio 2023, recogida en la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 y en el Acuerdo del Consejo de Ministros, de 3 de octubre de 2023. Dicha revisión consiste en un incremento del 3% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2022.

Adicionalmente, durante el año 2023 se han realizado las aportaciones al Plan de Pensiones correspondientes al ejercicio 2022, que consisten en los importes consolidados en ejercicio anteriores.

Durante el ejercicio 2023, el cargo de Vicepresidente Ejecutivo ha sido desempeñado por D. Francisco Javier Marín San Andrés (anterior Director General de Aeropuertos) y su Retribución devengada en este período por el desempeño de ambos cargos ha sido:

Retribución fija:	Retribución Básica:	104.274,24 euros
Retr. complementaria:	Compl. de Puesto:	23.537,64 euros
	Compl. Variable:	56.597,28 euros
Otros conceptos:	Prima seguro de vida:	291,48 euros
	Especie vehíc.y comb.	3.815,16 euros
	(*)Aportación P. Pensiones:	1.014,10 euros

(*) Con derechos consolidados, a 31/12/2023, por importe de 1.035,76 €

La variación con respecto al ejercicio anterior se debe al abono de la revisión salarial correspondiente al ejercicio 2023, recogida en la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 y en el Acuerdo del Consejo de Ministros, de 3 de octubre de 2023. Dicha revisión consiste en un incremento del 3% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2022.

Además la variación también se debe a la aplicación de la adaptación retributiva autorizada mediante Resolución Conjunta de las Secretarías de Estado de Presupuestos y Gastos y de Función Pública (Ministerio de Hacienda y Función Pública), de 21 de febrero de 2023, y su posterior modificación de 20 de abril de 2023, que consiste, para el cargo de Vicepresidente Ejecutivo, en un incremento adicional de un 33,5 por ciento sobre las retribuciones actuales de las Direcciones de negocio Aeropuertos y Comercial e Inmobiliaria y, para el cargo de Director General de Aeropuertos, en un incremento adicional de un 10 por ciento.

Adicionalmente, durante el año 2023 se han realizado las aportaciones al Plan de Pensiones correspondientes al ejercicio 2022, que consisten en los importes consolidados en ejercicio anteriores.

Las aportaciones extraordinarias consolidadas se corresponden con las siguientes Leyes/Reales Decretos:

- Para 2018: un 0,20% (Ley 6/2018, de 3 de julio de PGE para 2018).
- Para 2019: un 0,25% (RD-ley 24/2018, de 21 de diciembre, de medidas urgentes en materia de retribuciones para el sector público).
- Para 2020: un 0,30% (RD-ley 2/2020, de 21 de enero, de medidas urgentes en materia de retribuciones para el sector público).

B.7 Explique la naturaleza y las principales características de los componentes variables de los sistemas retributivos devengados y consolidados en el ejercicio cerrado.

En particular:

a) Identifique cada uno de los planes retributivos que han determinado las distintas remuneraciones variables devengadas por cada uno de los consejeros durante el ejercicio cerrado, incluyendo información sobre su alcance, su fecha de aprobación, fecha de implantación, condiciones en su caso de consolidación, periodos de devengo y vigencia, criterios que se han utilizado para la evaluación del desempeño y cómo ello ha impactado en la fijación del importe variable devengado, así como los criterios de medición que se han utilizado y el plazo necesario para estar en condiciones de medir adecuadamente todas las condiciones y criterios estipulados, debiendo explicarse en detalle los criterios y factores que ha aplicado en cuanto al tiempo requerido y métodos para comprobar que se han cumplido de modo efectivo las condiciones de rendimiento o de cualquier otro tipo a las que estaba vinculado el devengo y consolidación de cada componente de la retribución variable.

b) En el caso de planes de opciones sobre acciones u otros instrumentos financieros, las características generales de cada plan incluirán información sobre las condiciones tanto para adquirir su titularidad incondicional (consolidación), como para poder ejercitar dichas opciones o instrumentos financieros, incluyendo el precio y plazo de ejercicio.

c) Cada uno de los consejeros, y su categoría (consejeros ejecutivos, consejeros externos dominicales, consejeros externos independientes u otros consejeros externos), que son beneficiarios de sistemas retributivos o planes que incorporan una retribución variable.

d) En su caso, se informará sobre los periodos establecidos de devengo, de consolidación o de aplazamiento del pago de importes consolidados que se hayan aplicado y/o los periodos de retención/no disposición de acciones u otros instrumentos financieros, si existieran.

Explique los componentes variables a corto plazo de los sistemas retributivos.

El artículo 7 del Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades, establece la asignación por quien ejerza el control o supervisión financiera, por el accionista o, en su defecto, por el Ministerio de adscripción de las entidades incluidas en su ámbito de aplicación, del complemento de puesto y del complemento variable de la retribución de sus máximos responsables y directivos.

Solamente reciben una retribución variable los Consejeros Ejecutivos (por su condición de ejecutivos de la Sociedad) y, teniendo en cuenta los criterios contenidos en dicho artículo y los límites establecidos por la Orden de 30 de marzo de 2012 del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas por la que se aprueba la clasificación de las Sociedades Mercantiles Estatales, de conformidad con el Real Decreto 451/2012, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible resolvió fijar la cuantía del complemento variable del Presidente-Consejero Delegado, que asciende a 13.720,33 euros.

Igualmente teniendo en cuenta los criterios contenidos en la normativa citada en el párrafo anterior, la cuantía del complemento variable del Vicepresidente Ejecutivo asciende a 73.537,78 euros.

Los objetivos fijados para el año 2023 para la percepción de la remuneración variable han sido recogidos en el apartado A 1 del presente Informe, siendo el grado de consecución de cada uno de ellos en el año 2023 el que se indica a continuación:

Los objetivos de Empresa se concretan en las siguientes métricas:

1. CONTROL DE GASTOS DE EXPLOTACIÓN: Cumplimiento del presupuesto de Gastos (OPEX) consolidado ajustado por costes de energía aprobado en el Plan Operativo 2023. Grado de cumplimiento de OPEX condicionado a la evolución del tráfico de pasajeros. Se ha conseguido en un 101,13%, que ponderado en un 25%, da un resultado del 25,28%.
2. MEJORA DE LOS INGRESOS COMERCIALES: Alcanzar el nivel de ingresos comerciales previsto en el Plan Operativo 2023. Grado de cumplimiento del total de ingresos comerciales 2023 (Ingresos comerciales totales 2023 / Presupuesto de ingresos comerciales totales 2023). Se ha conseguido en un 150,3%, que ponderado en un 25%, da un resultado del 30%.
3. EJECUCIÓN DE INVERSIONES: Alcanzar el nivel de inversión regulada aprobado en el Plan Operativo 2023. Grado de cumplimiento de la inversión regulada aprobada para el año 2023 con criterio de devengo. Se ha conseguido en un 100%, que ponderado en un 25%, da un resultado del 25%.
4. SOSTENIBILIDAD: Plan de Acción Climática (PAC). Aprobación en JGA del “Informe Actualizado de Acción Climática” de 2022 y cumplimiento de objetivos estratégicos del PAC 2023. Se ha conseguido en un 117,05%, que ponderado en un 25%, da un resultado del 29,26%.

La evaluación del cumplimiento correspondiente al ejercicio económico 2023,comprende desde del 1 de enero al 31 de diciembre. Para poder ser evaluado,, no obstante,es necesario permanecer al menos cuatro meses (4) desempeñando el puesto correspondiente, para poder ser evaluable.

En cuanto a los métodos para comprobar que se han cumplido de modo efectivo las condiciones de rendimiento para poder decir que se ha cumplido con el objetivo, la Dirección Económico-Financiera ha comprobado el cumplimiento de los objetivos de la siguiente forma:

1. CONTROL DE GASTOS DE EXPLOTACIÓN: Cumplimiento del presupuesto de Gastos (OPEX) consolidado ajustado por costes de energía aprobado en el Plan Operativo 2023. Grado de cumplimiento de OPEX condicionado a la evolución del tráfico de pasajeros. Se comprueba el cumplimiento del objetivo con la información disponible en los sistemas de la Empresa.
2. MEJORA DE LOS INGRESOS COMERCIALES: Alcanzar el nivel de ingresos comerciales previsto en el Plan Operativo 2023. Grado de cumplimiento del total de ingresos comerciales 2023 (Ingresos comerciales totales 2023 / Presupuesto de ingresos comerciales totales 2023). Se comprueba el cumplimiento del objetivo con la información disponible en los sistemas de la Empresa.
3. EJECUCIÓN DE INVERSIONES: Alcanzar el nivel de inversión regulada aprobado en el Plan Operativo 2023. Grado de cumplimiento de la inversión regulada aprobada para el año 2023 con criterio de devengo. Se comprueba el cumplimiento del objetivo con la información disponible en los sistemas de la Empresa.
4. SOSTENIBILIDAD: Plan de Acción Climática (PAC). Aprobación en JGA del “Informe Actualizado de Acción Climática” de 2022 y cumplimiento de objetivos estratégicos del PAC 2023. Se comprueba el cumplimiento del objetivo con la información disponible en los sistemas de la Empresa.

El grado de consecución de los objetivos de Empresa (que constituyen los objetivos personales del Presidente-Consejero Delegado) ha sido de un 109,54%, aunque como ya se ha explicado con anterioridad, el cumplimiento máximo global de los objetivos marcados no podrá superar el 100% y, por ello, no podrá superarse el importe monetario fijado en las normas de aplicación, cuya remuneración variable anual se abona íntegramente en metálico .

En cuanto al grado de cumplimiento de los objetivos personales del Vicepresidente Ejecutivo, los objetivos específicos del puesto se han cumplido de la siguiente forma.

1. Presentación de propuesta al Consejo para la adjudicación de los concursos handling. Fecha de presentación de la propuesta. Se ha conseguido en un 152,42%, que ponderado en un 25%, da un resultado del 30%.
2. Presentación de propuesta al Consejo para la adjudicación de los concursos TLI. Fecha de presentación de la propuesta. Se ha conseguido en un 100%, que ponderado en un 25%, da un resultado del 25%.
3. Sostenibilidad: Plan de Acción Climática (PAC). Aprobación en JGA del Informe Actualizado de Acción Climática de 2022 y cumplimiento de objetivos estratégicos del PAC 2023. Se ha conseguido en un 117,05%, que ponderado en un 25%, da un resultado del 29,26%.
4. Desarrollo Internacional: Puesta en marcha e integración para la operación de BOAB en la Vicepresidencia ejecutiva. Cumplimiento de los hitos previstos en el calendario de la concesión para 2023. Se ha conseguido en un 100%, que ponderado en un 25%, da un resultado del 25%.

En cuanto a los métodos para comprobar que se han cumplido de modo efectivo las condiciones de rendimiento para poder decir que se ha cumplido con el objetivo, se ha comprobado el cumplimiento de los objetivos con la información disponible en los sistemas de la Empresa.

El grado de consecución global de los objetivos del Vicepresidente Ejecutivo (objetivos de Empresa y objetivos personales) ha sido de un 108,47%, aunque como ya se ha explicado con anterioridad, el cumplimiento máximo global de los objetivos marcados no podrá superar el 100% y, por ello, no podrá superarse el importe monetario fijado en las normas de aplicación, cuya remuneración variable anual se abona íntegramente en metálico.

Para el cálculo del importe de la remuneración variable se considerará el grado de cumplimiento y la ponderación de cada uno de los objetivos y se aplicarán las normas y procedimientos internos de evaluación de objetivos, establecidos por la Sociedad para sus directivos. Una vez finalizado el año, se determina el grado de consecución.

La cantidad a percibir en concepto de complemento variable, devengada durante el ejercicio por los consejeros ejecutivos, se abona dividida en dos partes: el 80 por ciento de la cantidad a percibir se abona en diciembre del ejercicio, y el 20 por ciento restante se abona en marzo del año siguiente, una vez obtenidos los datos definitivos de cierre de ejercicio.

Explique los componentes variables a largo plazo de los sistemas retributivos

No existen.

B.8 Indique si se ha procedido a reducir o a reclamar la devolución de determinados componentes variables devengados cuando se hubiera, en el primer caso, diferido el pago de importes no consolidados o, en el segundo caso, consolidado y pagado, atendiendo a unos datos cuya inexactitud haya quedado después demostrada de forma manifiesta. Describa los importes reducidos o devueltos por la aplicación de las cláusulas de reducción (malus) o devolución (clawback), por qué se han ejecutado y los ejercicios a que corresponden.

No se ha producido esta situación.

B.9 Explique las principales características de los sistemas de ahorro a largo plazo cuyo importe o coste anual equivalente figura en los cuadros de la Sección C, incluyendo jubilación y cualquier otra prestación de supervivencia, que sean financiados, parcial o totalmente, por la sociedad, ya sean dotados interna o externamente, indicando el tipo de plan, si es de aportación o prestación definida, las contingencias que cubre, las condiciones de consolidación de los derechos económicos a favor de los consejeros y su compatibilidad con cualquier tipo de indemnización por resolución anticipada o terminación de la relación contractual entre la sociedad y el consejero.

Los consejeros ejecutivos, de manera general, una vez superen el período de carencia estipulado, serán partícipes del Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena, no estando vinculado a ningún parámetro o consecución de objetivos.

El Plan de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena se constituyó, con duración indefinida el 27 de diciembre de 2001, y se configura como una institución de previsión de carácter privado, voluntario e independiente de la Seguridad Social pública que, en razón de sus sujetos constituyentes, se encuadra en la modalidad de sistema de empleo, siendo en razón de las obligaciones estipuladas, de aportación definida.

Dicho Plan cubre las siguientes contingencias:

a. Jubilación del partícipe o partícipe en suspenso.
b. Incapacidad permanente total para la profesión habitual, absoluta para todo trabajo y gran invalidez del partícipe o partícipe en suspenso. Entendiéndose por estas situaciones las que así sean reconocidas y declaradas por el Instituto Nacional de la Seguridad Social u organismo competente o, en su caso, por el Órgano Jurisdiccional competente.
c. El fallecimiento del partícipe, partícipe en suspenso o beneficiario.

El ser partícipe del Plan es compatible con otro tipo de indemnizaciones por resolución anticipada o terminación de la relación contractual entre la sociedad y el consejero ejecutivo.

Constituirán derechos consolidados del partícipe la cuota parte del fondo de capitalización que le corresponda en función de las contribuciones y aportaciones, así como las rentas generadas por los recursos invertidos, atendiendo, en su caso, a los quebrantos, costes y gastos que se hayan producido. En este sentido, la realización de aportaciones por parte de la empresa se regirá por lo que se indique en la Ley de Presupuestos Generales del Estado vigente cada año.

Durante el año 2023 se han realizado las aportaciones correspondientes al ejercicio 2022, que consisten en los importes consolidados en ejercicios anteriores:

- Para 2018: un 0,20% (Ley 6/2018, de 3 de julio de PGE para 2018).
- Para 2019: un 0,25% (RD-ley 24/2018, de 21 de diciembre, de medidas urgentes en materia de retribuciones para el sector público).
- Para 2020: un 0,30% (RD-ley 2/2020, de 21 de enero, de medidas urgentes en materia de retribuciones para el sector público).

Para el Presidente-Consejero Delegado dichas aportaciones ascienden a 1.242,53 euros y para el Vicepresidente Ejecutivo ascienden a 1.014,10 euros.

Dichas aportaciones en derechos consolidados, a día 31 de diciembre de 2023, ascienden a:

1.269,07 € para el Presidente – Consejero Delegado

1.035,76 € para el Vicepresidente Ejecutivo

Los derechos acumulados consolidados del Presidente – Consejero Delegado y del Vicepresidente Ejecutivo (aportaciones extraordinarias autorizadas en la LPGE de los ejercicios 2018 a 2020) ascienden a:

4.732,05 € para el Presidente – Consejero Delegado

4.018,78 € para el Vicepresidente Ejecutivo

B.10 Explique, en su caso, las indemnizaciones o cualquier otro tipo de pago derivados del cese anticipado, sea el cese a voluntad de la empresa o del consejero, o de la terminación del contrato, en los términos previstos en el mismo, devengados y/o percibidos por los consejeros durante el ejercicio cerrado.

El único caso en el que pudieran proceder este tipo de pagos sería en caso de terminación del contrato de los consejeros ejecutivos.

La duración de los contratos con los consejeros ejecutivos es indefinida y no se prevén compensaciones económicas para el caso de extinción de la relación contractual con la Sociedad cuando esta terminación sea consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones.

En el caso de terminación del contrato con el Presidente-Consejero Delegado por desistimiento de la Sociedad en ausencia de alguna de las causas siguientes: conducta desleal o gravemente perjudicial para los intereses de la Sociedad o que suponga un incumplimiento de sus obligaciones, así como en caso de que el contrato termine por decisión unilateral del consejero como consecuencia del incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad de sus obligaciones, el Presidente-Consejero Delegado, al no tener la condición de funcionario o empleado del sector público estatal, autonómico o local, tendrá derecho a una indemnización equivalente a siete días de retribución anual en metálico, por año de servicio, con el límite de seis mensualidades.

En caso de extinción por mutuo acuerdo entre las partes o por dimisión del Presidente-Consejero Delegado, sin que medie incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad, éste no tendrá derecho a indemnización alguna.

El plazo de preaviso previsto en el contrato es de 15 días naturales tanto para la Sociedad como para el Presidente-Consejero Delegado. En caso de incumplimiento de dicho plazo, se establece una obligación de indemnización en una cuantía equivalente a la retribución correspondiente al periodo de preaviso incumplido.

En cuanto al régimen de exclusividad, al Presidente-Consejero Delegado le resulta de aplicación el artículo 13 de la Ley 3/2015, de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del alto cargo de la Administración General del Estado, según el cual deberá contar con la autorización del Consejo de Ministros para ejercer la Presidencia de las sociedades a que refiere el artículo 13.2 de la citada ley.

No existen pactos acordados de exclusividad, no concurrencia postcontractual y permanencia o fidelización.

La duración del contrato con el Vicepresidente Ejecutivo (consejero ejecutivo) es indefinida y no se prevén compensaciones económicas para el caso de extinción de la relación contractual con la Sociedad cuando esta terminación sea consecuencia del incumplimiento de sus obligaciones.

En el caso de terminación del contrato con el Vicepresidente Ejecutivo (consejero ejecutivo) por desistimiento de la Sociedad en ausencia de alguna de las causas siguientes: conducta desleal o gravemente perjudicial para los intereses de la Sociedad o que suponga un incumplimiento de sus obligaciones, así como en caso de que el contrato termine por decisión unilateral del consejero como consecuencia del incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad de sus obligaciones, el consejero, por su condición de empleado de entidad integrante del sector público estatal con reserva de puesto, no tendrá derecho a indemnización alguna, excepto la prevista por incumplimiento del preaviso correspondiente.

En caso de extinción por mutuo acuerdo entre las partes o por dimisión del Director General de Aeropuertos (consejero ejecutivo), sin que medie incumplimiento contractual grave por parte de la Sociedad, éste no tendrá derecho a indemnización alguna.

El plazo de preaviso previsto en el contrato es de 15 días naturales para la Sociedad y 3 meses para el Directivo (consejero ejecutivo). En caso de incumplimiento de dicho plazo, se establece una obligación de indemnización en una cuantía equivalente a la retribución correspondiente al periodo de preaviso incumplido.

En cuanto al régimen de exclusividad, en caso que el Vicepresidente Ejecutivo (consejero ejecutivo) quiera desempeñar alguna de las actividades exceptuadas previstas en el artículo 19 de la Ley 53/1984, de 26 de diciembre, de Incompatibilidades del personal al servicio de las Administraciones Públicas necesitarán manifestarlo, de forma expresa, al supervisor financiero/ accionista y contar con la autorización, en forma de acuerdo del Consejo de Administración de la Sociedad, sin perjuicio de la necesidad de autorización del Consejo de Ministros en los supuestos previstos en el artículo 8 de la citada ley.

No existen pactos acordados de exclusividad, no concurrencia postcontractual y permanencia o fidelización.

B.11 Indique si se han producido modificaciones significativas en los contratos de quienes ejerzan funciones de alta dirección como consejeros ejecutivos y, en su caso, explique las mismas. Asimismo, explique las condiciones principales de los nuevos contratos firmados con consejeros ejecutivos durante el ejercicio, salvo que se hayan explicado en el apartado A.1.

Se ha suscrito nuevo Contrato de Alta Dirección con D. Francisco Javier Marín San Andrés, con motivo de su nombramiento como Vicepresidente Ejecutivo, desde el 1 de mayo de 2023, bajo el mismo régimen jurídico aplicable a su anterior Contrato de Alta Dirección como Director General de Aeropuertos, no habiéndose producido, por tanto, modificaciones significativas en los contratos de quienes ejercen funciones de alta dirección como consejeros ejecutivos.

B.12 Explique cualquier remuneración suplementaria devengada por los consejeros como contraprestación por los servicios prestados distintos de los inherentes a su cargo.

No aplica.

B.13 Explique cualquier retribución derivada de la concesión de anticipos, créditos y garantías, con indicación del tipo de interés, sus características esenciales y los importes eventualmente devueltos, así como las obligaciones asumidas por cuenta de ellos a título de garantía.

No aplica.

B.14 Detalle la remuneración en especie devengada por los consejeros durante el ejercicio, explicando brevemente la naturaleza de los diferentes componentes salariales.

Los Consejeros Ejecutivos son beneficiarios de las pólizas colectivas de Seguros de Vida y Accidentes y de Seguro de Salud que están contratadas para todos los empleados de la Sociedad, que no aplican sin embargo para el resto de consejeros.

Estas pólizas se imputan como retribución en especie. En el caso de la Póliza del Seguro de Vida y Accidentes se considera retribución en especie la totalidad de la prima y, en el caso del Seguro de Salud, se considera retribución en especie la cantidad que supere los 500 € anuales, que, en el ejercicio 2023, no se han superado.

La prima de Seguro de Vida y Accidentes devengada durante 2023, por el titular que ha desempeñado el cargo de Presidente-Consejero Delegado, D. Maurici Lucena Betriu, asciende a 108,36 euros y la prima de Seguro de Vida y Accidentes devengada durante 2023 por el titular que ha desempeñado el cargo de Vicepresidente Ejecutivo, D. Francisco Javier Marín San Andrés, asciende a 291,48 euros.

Además, al Vicepresidente Ejecutivo, D. Francisco Javier Marín San Andrés, se le imputa retribución en especie por uso de vehículo de empresa y asignación para repostaje de combustible y recarga eléctrica, que asciende a 3.815,16 euros.

B.15 Explique las remuneraciones devengadas por el consejero en virtud de los pagos que realice la sociedad cotizada a una tercera entidad en la cual presta servicios el consejero, cuando dichos pagos tengan como fin remunerar los servicios de éste en la sociedad.

No aplica.

B.16 Explique y detalles los importes devengados en el ejercicio en relación con cualquier otro concepto retributivo distinto de los anteriores, cualquiera que sea su naturaleza o la entidad del grupo que lo satisfaga, incluyendo todas las prestaciones en cualquiera de sus formas, como cuando tenga la consideración de operación vinculada o, especialmente, cuando afecte de manera significativa a la imagen fiel de las remuneraciones totales devengadas por el consejero, debiendo explicarse el importe otorgado o pendiente de pago, la naturaleza de la contraprestación recibida y las razones por las que se habría considerado, en su caso, que no constituye una remuneración al consejero por su condición de tal o en contraprestación por el desempeño de sus funciones ejecutivas, y si se ha considerado apropiado o no incluirse entre los importes devengados en el apartado de "otros conceptos" de la sección C.

No aplica.

C DETALLE DE LAS RETRIBUCIONES INDIVIDUALES CORRESPONDIENTES A CADA UNO DE LOS CONSEJEROS

Nombre	Tipología	Periodo de devengo ejercicio 2023
LUCENA BETRIU, MAURICI	Presidente Ejecutivo	Desde 01/01/2023 hasta el 31/12/2023
ARRANZ NOTARIO, PILAR	Dominical	Desde 01/01/2023 hasta el 29/11/2023
BALLESTÉ MORILLAS, EVA	Dominical	Desde 01/01/2023 hasta el 19/04/2023
BADÍA GAMARRA, Mª ISABEL	Dominical	Desde 20/06/2023 hasta el 31/12/2023
CANO PIQUERO, IRENE	Independiente	Desde 01/01/2023 hasta el 31/12/2023
CORRAL ESCRIBANO, Mª CARMEN	Dominical	Desde 20/04/2023 hasta el 31/12/2023
DELACAMPAGNE CRESPO, MANUEL	Dominical	Desde 01/01/2023 hasta el 31/12/2023
DÍAZ BIDART, JUAN IGNACIO	Dominical	Desde 01/01/2023 hasta el 10/05/2023
GONZALEZ-IZQUIERDO REVILLA, Mª CORISEO	Independiente	Desde 01/01/2023 hasta el 31/12/2023
IGLESIAS HERRAIZ, LETICIA	Independiente	Desde 01/01/2023 hasta el 31/12/2023
LÓPEZ SEIJAS, AMANCIO	Independiente	Desde 01/01/2023 hasta el 31/12/2023
MARÍN SAN ANDRÉS, FRANCISCO JAVIER	Ejecutivo	Desde 01/01/2023 hasta el 31/12/2023
MARTÍN FERNÁNDEZ, ÁNGELA PALOMA	Dominical	Desde 20/06/2023 hasta el 31/12/2023
MARTÍNEZ ORTEGA, ANGÉLICA	Dominical	Desde 01/01/2023 hasta el 31/12/2023
MÍGUEZ BAILO, RAÚL	Dominical	Desde 01/01/2023 hasta el 16/062023
RÍO CORTÉS, JUAN	Independiente	Desde 01/01/2023 hasta el 31/12/2023
TERCEIRO LOMBA, JAIME	Independiente	Desde 01/01/2023 hasta el 31/12/2023
VARELA MUIÑA, TOMÁS	Independiente	Desde 01/01/2023 hasta el 31/12/2023

C.1 Complete los siguientes cuadros respecto a la remuneración individualizada de cada uno de los consejeros (incluyendo la retribución por el ejercicio de funciones ejecutivas) devengada durante el ejercicio.

a) Retribuciones de la sociedad objeto del presente informe:

i) Retribución devengada en metálico (en miles de €)

Nombre	Remuneración fija	Dietas	Remuneración por pertenencia a comisiones del consejo	Sueldo	Retribución variable a corto plazo	Retribución variable a largo plazo	Indemnización	Otros conceptos	Total ejercicio t (2023)	Total ejercicio t-1 (2022)
LUCENA BETRIU, MAURICI				172	14				186	180
ARRANZ NOTARIO, PILAR		12							12	12
BADÍA GAMARRA, Mª ISABEL		4							4	0
BALLESTÉ MORILLAS, EVA		3							3	8
CANO PIQUERO, IRENE		12							12	12
CORRAL ESCRIBANO, Mª CARMEN		8							8	0
DELACAMPAGNE CRESPO, MANUEL		12							12	12
DÍAZ BIDART, JUAN IGNACIO									0	0
GONZÁLEZ-IZQUIERDO REVILLA, Mª CORISEO		12							12	10
IGLESIAS HERRAIZ, LETICIA		12							12	12
LÓPEZ SEIJAS, AMANCIO		12							12	12
MARÍN SAN ANDRÉS, FRANCISCO JAVIER				128	57				185	147
MARTÍN FERNÁNDEZ, ÁNGELA PALOMA									0	0
MARTÍNEZ ORTEGA, ANGÉLICA									0	0
MÍGUEZ BAILO, RAÚL		7							7	12
RÍO CORTÉS, JUAN		12							12	12
TERCEIRO LOMBA, JAIME		12							12	12
VARELA MUIÑA, TOMÁS		12							12	0

Observaciones

Las dietas devengadas en 2023 por D. Maurici Lucena Betriu, D. Ignacio Díaz Bidart hasta el 10 de mayo de 2023 (fecha en la que presentó su dimisión), Dª Ángela Paloma Martín Fernández desde el 20 de junio (fecha en que fue nombrada Consejera) y Dª Angélica Martínez Ortega, no se han tenido en consideración a los efectos de completar el presente apartado puesto que las mismas han sido ingresadas directamente en el Tesoro Público al tener dichos Consejeros la consideración de Alto Cargo de la Administración General del Estado, según lo señalado en el Apartado A1.

Asimismo, D. Francisco Javier Marín San Andrés Consejero Ejecutivo, y Vicepresidente segundo del Consejo no percibe la dieta por asistencia al Consejo de Administración por su condición de Vicepresidente Ejecutivo de la Sociedad, sujeto al Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades, el cual establece, en su artículo 8.1, la incompatibilidad de esta retribución salarial con el cobro de indemnizaciones previstas en el artículo 27.1.a) del RD 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio, que regula el cobro por asistencia a las reuniones del Consejo de Administración.

ii) Cuadro de movimientos de los sistemas de retribución basados en acciones y beneficio bruto de las acciones o instrumentos financieros consolidados

Nombre	Denominación del Plan	Instrumentos financieros al principio del ejercicio 2023		Instrumentos financieros concedidos durante el ejercicio 2023		Instrumentos financieros consolidados en el ejercicio				Instrumentos vencidos y no ejercidos	Instrumentos financieros al final del ejercicio 2023	
		Nº instrumentos	Nº Acciones equivalentes	Nº instrumentos	Nº Acciones equivalentes	Nº instrumentos	Nº Acciones equivalentes / consolidadas	Precio de las acciones consolidadas	Beneficio Bruto de las acciones o instrumentos financieros consolidados (miles €)	Nº instrumentos	Nº instrumentos	Nº Acciones equivalentes
Consejero 1	Plan 1											
	Plan 2											

iii) Sistemas de ahorro a largo plazo

	Remuneración por consolidación de derechos a sistemas de ahorro
LUCENA BETRIU, MAURICI	1 (miles de euros)
MARÍN SAN ANDRÉS, JAVIER	1 (miles de euros)

Nombre	Aportación del ejercicio por parte de la sociedad (miles €)				Importe de los fondos acumulados (miles €)			
	Sistemas de ahorro con derechos económicos consolidados		Sistemas de ahorro con derechos económicos no consolidados		Ejercicio 2023		Ejercicio 2022	
	Ejercicio 2023	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2022	Sistemas con derechos económicos consolidados	Sistemas con derechos económicos no consolidados	Sistemas con derechos económicos consolidados	Sistemas con derechos económicos no consolidados
LUCENA BETRIU, MAURICI	1	1			5		3	
MARÍN SAN ANDRÉS, FRANCISCO JAVIER	1	1			4		3	

Observaciones
Según valor de participación a 31/12/2023, del Fondo de Pensiones de Promoción Conjunta de las Entidades del Grupo Aena.

iv) Detalle de otros conceptos (en miles de €)

Nombre	Concepto	Importe retributivo
MARÍN SAN ANDRÉS, FRANCISCO JAVIER	Retribución en Especie (Seguro de Vida y Accidentes mas vehículo y combustible)	4 (miles de €)

b) Retribuciones a los consejeros de la sociedad cotizada por su pertenencia a órganos de administración de sus entidades dependientes:

i) Retribución devengada en metálico (en miles de €)

Nombre	Remuneración fija	Dietas	Remuneración por pertenencia a comisiones del consejo	Sueldo	Retribución variable a corto plazo	Retribución variable a largo plazo	Indemnización	Otros conceptos	Total ejercicio 2023	Total ejercicio 2022
Consejero 1										
Consejero 2										

ii) Cuadro de movimientos de los sistemas de retribución basados en acciones y beneficio bruto de las acciones o instrumentos financieros consolidados

Nombre	Denominación del Plan	Instrumentos financieros al principio del ejercicio 2023		Instrumentos financieros concedidos durante el ejercicio 2023		Instrumentos financieros consolidados en el ejercicio				Instrumentos vencidos y no ejercidos	Instrumentos financieros al final del ejercicio 2023	
		Nº instrumentos	Nº Acciones equivalentes	Nº instrumentos	Nº Acciones equivalentes	Nº instrumentos	Nº Acciones equivalentes / consolidadas	Precio de las acciones consolidadas	Beneficio Bruto de las acciones o instrumentos financieros consolidados (miles €)	Nº instrumentos	Nº instrumento	Nº Acciones equivalentes
Consejero 1	Plan 1											
	Plan 2											

iii) Sistemas de ahorro a largo plazo

	Remuneración por consolidación de derechos a sistemas de ahorro
Consejero 1	

Nombre	Aportación del ejercicio por parte de la sociedad (miles €)				Importe de los fondos acumulados (miles €)			
	Sistemas de ahorro con derechos económicos consolidados		Sistemas de ahorro con derechos económicos no consolidados		Ejercicio 2023		Ejercicio 2022	
	Ejercicio 2023	Ejercicio 2022	Ejercicio 2023	Ejercicio 2022	Sistemas con derechos económicos consolidados	Sistemas con derechos económicos no consolidados	Sistemas con derechos económicos consolidados	Sistemas con derechos económicos no consolidados
Consejero 1								

iv) Detalle de otros conceptos

Nombre	Concepto	Importe retributivo
Consejero 1		

c) Resumen de las retribuciones (en miles de €):

Se deberán incluir en el resumen los importes correspondientes a todos los conceptos retributivos incluidos en el presente informe que hayan sido devengados por el consejero, en miles de euros.

	Retribución devengada en la Sociedad					Retribución devengada en sociedades del grupo					
Nombre	Total Retribución metálico	Beneficio bruto de las acciones o instrumentos financieros consolidados	Remuneración por sistemas de ahorro	Remuneración por otros conceptos	Total ejercicio 2023 sociedad	Total Retribución metálico	Beneficio bruto de las acciones o instrumentos financieros consolidados	Remuneración por sistemas de ahorro	Remuneración por otros conceptos	Total ejercicio 2023 grupo	Total ejercicio 2023 sociedad + grupo
LUCENA BETRIU, MAURICI	186		1		187					0	187
ARRANZ NOTARIO, PILAR	12				12					0	12
BADÍA GAMARRA, Mª ISABEL	4				4					0	4
BALLESTÉ MORILLAS, EVA	3				3					0	3
CANO PIQUERO, IRENE	12				12					0	12
CORRAL ESCRIBANO, Mª CARMEN	8				8					0	8
DELACAMPAGNE CRESPO, MANUEL	12				12					0	12
DÍAZ BIDART, JUAN IGNACIO	0				0					0	0
GONZÁLEZ-IZQUIERDO REVILLA, Mª CORISEO	12				12					0	12
IGLESIAS HERRAIZ, LETICIA	12				12					0	12
LÓPEZ SEIJAS, AMANCIO	12				12					0	12
MARÍN SAN ANDRÉS, FRANCISCO JAVIER	185		1	4	190					0	190
MARTÍNEZ ORTEGA, ANGÉLICA	0				0					0	0
MÍGUEZ BAILO, RAÚL	7				7					0	7
RÍO CORTÉS, JUAN	12				12					0	12
MARTÍN FERNÁNDEZ, ÁNGELA PALOMA	0				0					0	0
TERCEIRO LOMBA, JAIME	12				12					0	12
VARELA MUIÑA, TOMÁS	12				12					0	12
Total:	501	0	2	4	507	0	0	0	0	0	507

Observaciones

Notas: Retribución en especie en miles de €.

C.2 Indique la evolución en los últimos 5 años del importe y variación porcentual de la retribución devengada por cada uno de los consejeros de la cotizada que lo hayan sido durante el ejercicio, de los resultados consolidados de la sociedad y de la remuneración media sobre una base equivalente a tiempo completo de los empleados de la sociedad y de sus entidades dependientes que no sean consejeros de la cotizada.

	Importes totales devengados y % variación anual								
	Ejercicio t (2023)	% variación 2023/2022	Ejercicio t-1 (2022)	% variación 2022/2021	Ejercicio t-2 (2021)	% variación 2021/2020	Ejercicio t-3 (2020)	% variación 2020/2019	Ejercicio t-4 (2019)
Consejeros Ejecutivos									
LUCENA BETRIU, MAURICI	187,00	3,31	181,00	3,43	175,00	1,16	173,00	2,98	168,00
MARÍN SAN ANDRÉS, FRANCISCO JAVIER	190,00	25,00	152,00	3,40	147,00	488,00	25,00	N/A	0,00
Consejeros Externos									
ARRANZ NOTARIO, PILAR	12,00	0,00	12,00	0,00	12,00	0,00	12,00	0,00	12,00
BADÍA GAMARRA, Mª ISABEL	4,00	N/A		N/A		N/A		N/A	
BALLESTÉ MORILLAS, EVA	3,00	-62,50	8,00	N/A	0,00	N/A	0,00	N/A	0,00
CANO PIQUERO, IRENE	12,00	0,00	12,00	0,00	12,00	1.100,00	1,00	N/A	0,00
CORRAL ESCRIBANO, Mª CARMEN	8,00	N/A		N/A		N/A		N/A	
DELACAMPAGNE CRESPO, MANUEL	12,00	0,00	12,00	500,00	2,00	N/A	0,00	N/A	0,00
DÍAZ BIDART, JUAN IGNACIO	0,00	N/A	0,00	N/A	0,00	N/A	0,00	N/A	0,00
GONZÁLEZ-IZQUIERDO REVILLA, Mª CORISEO	12,00	20,00	10,00	N/A	0,00	N/A	0,00	N/A	0,00
IGLESIAS HERRAIZ, LETICIA	12,00	0,00	12,00	0,00	12,00	0,00	12,00	50,00	8,00
LÓPEZ SEIJAS, AMANCIO	12,00	0,00	12,00	0,00	12,00	0,00	12,00	0,00	12,00
MARTÍN FERNÁNDEZ, ÁNGELA PALOMA	0,00	N/A		N/A		N/A		N/A	
MARTÍNEZ ORTEGA, ANGÉLICA	0,00	N/A	0,00	N/A	0,00	N/A	0,00	N/A	0,00
MÍGUEZ BAILO, RAÚL	7,00	-41,67	12,00	500,00	2,00	N/A	0,00	N/A	0,00
RÍO CORTÉS, JUAN	12,00	0,00	12,00	0,00	12,00	N/A	0,00	N/A	0,00
TERCEIRO LOMBA, JAIME	12,00	0,00	12,00	0,00	12,00	0,00	12,00	0,00	12,00
VARELA MUIÑA, TOMÁS	12,00	N/A	0,00	N/A	0,00	N/A	0,00	N/A	0,00
Resultados consolidados de la sociedad	**2.165.890**	**85,18**	**1.169.609**	**794,27**	**-168.465**	**20,77**	**-212.633**	**-111,29**	**1.882.849**
Remuneración media de los empleados	**44,00**	**2,33**	**43,00**	**-4,88**	**41,00**	**0,00**	**41,00**	**2,50**	**40,00**

Variaciones que se observan:

La variación existente en la remuneración media de los empleados entre 2023 y 2022 se debe principalmente al abono de la revisión salarial correspondiente al ejercicio 2023, recogida en la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, consistente en un incremento fijo del 2,5% más un 0,5% adicional, vinculado a la evolución del IPCA (está pendiente de aplicación un incremento adicional del 0,5% vinculado al PIB, en caso de cumplimiento según apartado Dos.2.b) del artículo 19 de la mencionada Ley de Presupuestos Generales del Estado), respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2022.

En el caso de los Consejeros Ejecutivos, la variación con respecto al ejercicio 2022 se debe al abono de la revisión salarial correspondiente al ejercicio 2023, recogida en la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 y en el Acuerdo del Consejo de Ministros, de 3 de octubre de 2023. Dicha revisión consiste en un incremento del 3% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2022.

Además, en el caso del Vicepresidente Ejecutivo, la variación también se debe a la aplicación de la adaptación retributiva autorizada mediante Resolución Conjunta de las Secretarías de Estado de Presupuestos y Gastos y de Función Pública (Ministerio de Hacienda y Función Pública), de 21 de febrero de 2023, y su posterior modificación de 20 de abril de 2023, que consiste en un incremento adicional de un 33,5 por ciento sobre las retribuciones actuales de las Direcciones de negocio Aeropuertos y Comercial e Inmobiliaria y, para el cargo de Director General de Aeropuertos, en un incremento adicional de un 10 por ciento.

Ejercicio 2022-2021

La variación existente entre 2022 y 2021 se debe al abono de la revisión salarial correspondiente al ejercicio 2022, recogida en la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 y en el Real Decreto-ley 18/2022, de 18 de octubre. Dicha revisión consiste en un incremento del 3,5% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2021.

Con el fin de hacer comparable la información entre ejercicios, se ajustaron los importes reflejados ya en los informes de ejercicios anteriores, imputando los atrasos de revisión salarial al ejercicio en el que se hayan devengado realmente, independientemente del año en el que se hayan abonado.

PRESIDENTE-CONSEJERO DELEGADO

Ejercicio 2021-2020

- A la cifra del ejercicio 2021 se le han restado los atrasos abonados en el ejercicio, correspondientes al año 2020 y, estos mismos, se han añadido al dato del ejercicio 2020, publicado en el informe correspondiente a dicho ejercicio.

La variación existente entre 2020 y 2021, una vez hecho este ajuste, se debe a la aplicación de la revisión salarial para 2021, recogida en la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, consistente en un incremento del 0,9% respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2020.

Ejercicio 2020-2019

La variación existente entre 2020 y 2019, una vez hecho el ajuste anterior, se debe a la subida salarial correspondiente a 2020, que según el Real Decreto-ley 2/2020, de 21 de enero de 2020 es de un 2%, con respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2019, que consolidaban el 2,50% a esa fecha, cuando la media de la subida 2019 fue de un 2,375% (2,25% previsto en el R.D.-Ley 24/2018, de 21 de diciembre y, adicionalmente, el incremento del 0,25%, con efectos de 1 de julio de 2019, derivado del crecimiento del PIB y aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de junio de 2019). Por último, la variación también se debe a las aportaciones al Plan de Pensiones ingresadas en el ejercicio 2020, correspondientes a los ejercicios 2018 y 2019.

VICEPRESIDENTE EJECUTIVO DE LA SOCIEDAD (Anterior Director General de Aeropuertos) CONSEJERO EJECUTIVO desde 29/10/2020 y VICEPRESIDENTE SEGUNDO desde 27/02/2023

Ejercicio 2021-2020

A la cifra del ejercicio 2021 se le han restado los atrasos abonados en el ejercicio, correspondientes al año 2020.

- Al dato del ejercicio 2020, publicado en el informe correspondiente a dicho ejercicio, se le han añadido los atrasos correspondientes al período durante el que fue consejero en 2020.

- La diferencia entre estos ejercicios se debe principalmente a que la cifra de 2020 refleja las retribuciones del titular sólo desde que fue nombrado consejero ejecutivo, el 29 de octubre de 2020.

VARIACIONES EN LA RETRIBUCIÓN DE LOS CONSEJEROS EXTERNOS

Como ya se ha explicado en el apartado A.1.1 los consejeros externos perciben siempre la misma cantidad (1.090,36 euros) como dieta por asistencia a cada reunión del consejo hasta un máximo de 11.994 euros anuales, por lo que la diferencia de retribución de unos años a otros en algunos de los consejeros es debida, bien a que no han asistido a todas las reuniones, bien a que han sido nombrados o han dejado su cargo durante el ejercicio y por tanto, no han percibido la retribución correspondiente a todas las reuniones.

D OTRAS INFORMACIONES DE INTERÉS

Si existe algún aspecto relevante en materia de remuneración de los consejeros que no se haya podido recoger en el resto de apartados del presente informe, pero que sea necesario incluir para recoger una información más completa y razonada sobre la estructura y prácticas retributivas de la sociedad en relación con sus consejeros, detállelos brevemente.

Este informe anual de remuneraciones ha sido aprobado por el Consejo de Administración de la Sociedad, en su sesión de fecha 27 de febrero de 2024.

Indique si ha habido consejeros que hayan votado en contra o se hayan abstenido en relación con la aprobación del presente Informe.

Sí **No X**

ANEXOS

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO

Miles de euros	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
ACTIVOS		
Activos no corrientes		
Inmovilizado material	11.984.332	12.096.201
Activos intangibles	1.723.126	806.687
Inversiones Inmobiliarias	134.954	133.853
Activos por derecho de uso	58.396	29.135
Inversiones en empresas asociadas y con control conjunto	68.377	72.699
Otros activos financieros	91.164	101.691
Instrumentos financieros derivados	24.681	77.080
Otros activos no corrientes	36.553	8.168
Activos por impuestos diferidos	53.714	238.591
	14.175.297	13.564.105
Activos corrientes		
Existencias	6.040	6.540
Clientes y otras cuentas a cobrar	978.969	673.516
Instrumentos financieros derivados	32.795	31.514
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.363.125	1.573.523
	3.380.929	2.285.093
Total activos	**17.556.226**	**15.849.198**
PATRIMONIO NETO Y PASIVOS		
PATRIMONIO NETO		
Capital ordinario	1.500.000	1.500.000
Prima de emisión	1.100.868	1.100.868
Ganancias/(pérdidas) acumuladas	5.104.340	4.190.452
Diferencias de conversión acumuladas	-104.291	-136.730
Otras reservas	26.388	63.032
Participaciones no dominantes	-69.192	-75.147
	7.558.113	6.642.475

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CONSOLIDADO (continuación)

Miles de euros	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
PASIVOS		
Pasivos no corrientes		
Deuda financiera	6.813.736	7.158.001
Subvenciones	342.090	364.599
Prestaciones a los empleados	7.419	6.769
Provisiones para otros pasivos y gastos	101.605	66.748
Pasivos por impuestos diferidos	63.580	51.354
Otros pasivos a largo plazo	8.382	13.185
	7.336.812	**7.660.656**
Pasivos corrientes		
Deuda financiera	1.771.824	658.437
Instrumentos financieros derivados	—	50.240
Proveedores y otras cuentas a pagar	833.989	749.676
Pasivos por impuesto corriente	270	1.061
Subvenciones	29.510	31.122
Provisiones para otros pasivos y gastos	25.708	55.531
	2.661.301	**1.546.067**
Total pasivos	**9.998.113**	**9.206.723**
Total patrimonio neto y pasivos	**17.556.226**	**15.849.198**

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA

Miles de euros	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
Actividades continuadas		
Ingresos ordinarios	5.039.822	4.182.169
Otros ingresos de explotación	54.567	8.969
Trabajos realizados por la empresa para su activo	7.272	6.951
Aprovisionamientos	-163.300	-163.029
Gastos de personal	-565.498	-514.588
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-20.944	-19.308
Baja de activos financieros	-24.340	-17.445
Otros gastos de explotación	-1.489.467	-1.413.113
Amortización del inmovilizado	-821.192	-795.175
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	32.565	34.466
Excesos de provisiones	7.556	4.942
Deterioro del valor de los activos intangibles, inmov. material e inver. Inmobiliarias	155.017	36.972
Resultado por enajenaciones de inmovilizado	-17.374	-11.154
Otras ganancias / (pérdidas) – netas	6.734	-56.979
Resultado de explotación	**2.201.418**	**1.283.678**
Ingresos financieros	100.389	16.457
Gastos financieros	-206.922	-113.982
Otros ingresos/(gastos) financieros - netos	42.447	-51.609
Ingresos/(Gastos) financieros – netos	**-64.086**	**-149.134**
Resultado y deterioro de entidades valoradas por el método de la participación	28.558	35.065
Resultado antes de impuestos	**2.165.890**	**1.169.609**
Impuesto sobre las ganancias	-520.821	-263.261
Resultado del período consolidado	**1.645.069**	**906.348**
Resultado del período atribuible a participaciones no dominantes	**14.255**	**4.849**
Resultado del ejercicio atribuible a los accionistas de la dominante	**1.630.814**	**901.499**
Resultados por acción (Euros por acción)		
Resultados básicos por acción para el resultado del ejercicio	10,87	6,01
Resultados diluidos por acción para el resultado del ejercicio	10,87	6,01

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO

Miles de euros	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
Resultado antes de impuestos	**2.165.890**	**1.169.609**
Ajustes por:	**700.514**	**869.128**
Depreciación y amortización	821.192	795.175
Correcciones valorativas por deterioro de créditos comerciales	20.944	19.308
Correcciones valorativas por deterioro de existencias	1.178	—
Bajas de activos financieros	24.340	17.445
Variación de provisiones	-5.878	-3.168
Deterioro de inmovilizado	-155.017	-36.972
Imputación de subvenciones	-32.565	-34.466
(Beneficio)/pérdida por bajas de inmovilizado	17.374	11.154
Correcciones valorativas por deterioro de instrumentos financieros	268	473
Ingresos financieros	-100.389	-16.457
Gastos financieros	239.701	93.055
Diferencias de cambio	-10.959	2.058
Gastos financieros liquidación de derivados financieros	-32.779	20.927
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	-23.154	49.078
Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros	-8.602	—
Otros Ingresos y gastos	-26.582	-13.417
Participación en beneficios (pérdidas) de sociedades puestas en equivalencia	-28.558	-35.065
Variaciones en capital circulante:	**-31.405**	**92.711**
Existencias	-521	-286
Deudores y otras cuentas a cobrar	-57.357	-18.791
Otros activos corrientes	3.090	-3.388
Acreedores y otras cuentas a pagar	23.558	116.293
Otros pasivos corrientes	-714	-868
Otros activos y pasivos no corrientes	539	-249
Otro efectivo generado por las operaciones	**-615.184**	**-268.282**
Intereses pagados	-201.544	-97.353
Cobros de intereses	57.818	7.730
Impuestos pagados	-447.142	-177.766
Otros cobros (pagos)	-24.316	-893
Efectivo neto generado por actividades de explotación	**2.219.815**	**1.863.166**

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO (continuación)

Miles de euros	31 de diciembre de 2023	31 de diciembre de 2022
Flujos de efectivo de actividades de inversión		
Adquisiciones de inmovilizado material	-545.024	-534.945
Adquisiciones de activos intangibles	-837.914	-192.747
Adquisiciones de inversiones inmobiliarias	-1.386	-430
Pagos por adquisiciones de otros activos financieros	-81.860	-9.714
Cobros por desinversiones inmovilizado material	—	1.425
Cobros otros activos financieros	8.907	45.600
Dividendos recibidos	38.160	26.655
Efectivo neto utilizado en actividades de inversión	**-1.419.117**	**-664.156**
Flujos de efectivo de actividades de financiación		
Subvenciones, donaciones y legados recibidos	5.095	4.877
Emisión de obligaciones y valores similares	500.000	54.903
Emisión de deudas con entidades de crédito	1.714.467	309.199
Otros cobros	167.841	85.746
Devolución de obligaciones y valores similares	—	-55.148
Devoluciones de deudas con entidades de crédito	-1.080.000	-836.681
Devoluciones de financiación del Grupo	-514.364	-535.836
Devolución y amortización de otras deudas	-26.549	—
Pagos de pasivos por arrendamientos	-9.378	-9.655
Dividendos pagados	-724.250	—
Otros pagos	-52.471	-106.693
Efectivo neto generado/(utilizado) en actividades de financiación	**-19.609**	**-1.089.288**
Efecto de las variaciones de los tipos de cambio	**8.513**	**-2.996**
(Disminución)/aumento neto de efectivo y equivalentes al efectivo	789.602	106.726
Efectivo y equivalentes al efectivo al inicio del ejercicio	**1.573.523**	**1.466.797**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**2.363.125**	**1.573.523**

COMUNICACIONES REMITIDAS A LA COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES

REGISTRO	FECHA	TIPO DE COMUNICACIÓN		DESCRIPCIÓN
20533	21/02/2023	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al ejercicio 2022
20800	27/02/2023	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	Aena comunica que el Consejo de Administración ha aprobado la Convocatoria de la Junta General de Accionistas de 2023
20796	27/02/2023	OIR	Sobre Gobierno corporativo	Aena comunica nombramiento de cargos en el Consejo y cambios en su estructura directiva
20795	27/02/2023	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica la dimisión de una consejera
20870	28/02/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Propuesta dividendo correspondiente al ejercicio 2022
20869	28/02/2023	OIR	Informe anual de remuneraciones de los consejeros	La Sociedad remite el Informe Anual sobre remuneraciones de los consejeros del Ejercicio 2022
20868	28/02/2023	OIR	Informe anual de gobierno corporativo	La sociedad remite el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2022
20867	28/02/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Presentación e Informe de Gestión 9M2022 (Cifras modificadas con respecto a las publicadas el pasado 26 de octubre por el cambio de política contable adoptado por Aena derivado de la Decisión de Agenda del Comité de Interpretaciones de las NIIF)
20866	28/02/2023	OIR	Informes financieros anuales y de auditoría	La sociedad remite el Informe Financiero Anual del ejercicio 2022
20865	28/02/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Nota de prensa sobre resultados 2022
20864	28/02/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Presentación de resultados 2022
20863	28/02/2023	OIR	Informes financieros semestrales y de auditoría / revisiones limitadas	La sociedad remite información financiera del segundo semestre de 2022
21191	07/03/2023	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la convocatoria de la Junta General de Accionistas 2023
21619	29/03/2023	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica el cambio de Presidente de la Comisión de Auditoría
21749	03/04/2023	OIR	Reglamentos del Consejo	La sociedad remite el reglamento del Consejo de Administración
21987	19/04/2023	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer trimestre de 2023
22019	20/04/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La Sociedad comunica la aprobación por la Junta General de Accionistas del pago del dividendo.
22018	20/04/2023	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica las ratificaciones de nombramiento, reelección y nombramiento de Consejeros en la Junta General de Accionistas y nombramientos de cargo en el Consejo de Administración
22017	20/04/2023	OIR	Convocatoria de Junta o Asamblea	La Sociedad comunica la aprobación de Acuerdos de la Junta General de Accionistas 2023
22106	26/04/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La sociedad remite nota de prensa sobre los resultados del primer trimestre de 2023
22105	26/04/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Presentación de Resultados e Informe de Gestión 1T 2023
1850	03/05/2023	IP	Sobre negocio y situación financiera	Ofertas presentadas en el Concurso Duty Free
22476	10/05/2023	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica la dimisión de un consejero
22528	11/05/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Apertura de ofertas presentadas en el Concurso Duty Free
22824	01/06/2023	OIR	Sobre calificaciones crediticias	La agencia Fitch Ratings ha afirmado la calificación a largo plazo de emisor (Long Term Issuer Default Rating) de AENA S.M.E., S.A. “A-” con perspectiva estable y la calificación a corto plazo “F2”.
22896	08/06/2023	OIR	Reglamentos del Consejo	La sociedad remite el reglamento del Consejo de Administración
22997	12/06/2023	OIR	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica la dimisión de un consejero

COMUNICACIONES REMITIDAS A LA COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES

REGISTRO	FECHA	TIPO DE COMUNICACIÓN		DESCRIPCIÓN
23158	20/06/2023	OIR	Sobre Gobierno corporativo	Nombramiento de consejeros
23656	19/07/2023	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al primer semestre de 2023
23772	25/07/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La Sociedad comunica la adjudicación de la gestión de las Tiendas Libres de Impuestos de los Aeropuertos de Cataluña y Madrid.
23809	26/07/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La sociedad remite la presentación de resultados del primer semestre de 2023.
23805	26/07/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La sociedad remite nota de prensa sobre los resultados del primer semestre de 2023.
23801	26/07/2023	OIR	Informes financieros semestrales y de auditoría / revisiones limitadas	La sociedad remite información financiera del primer semestre de 2023
25024	25/10/2023	OIR	Otra información relevante	Aena S.M.E, S.A. anuncia la celebración de la presentación de resultados correspondiente al periodo de nueve meses finalizado el 30 de septiembre de 2023
25195	02/11/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera	La sociedad remite nota de prensa sobre los resultados de los nueve primeros meses de 2023
25194	02/11/2023	OIR	Sobre negocio y situación financiera	Presentación de Resultados e Informe de Gestión 9M 2023
2047	28/11/2023	IP	Sobre Gobierno corporativo	La Sociedad comunica la dimisión de una Consejera

IP-Información privilegiada

OIR-Otra información relevante

Diligencia de firmas de los consejeros en documento separado de las cuentas anuales y el informe de gestión consolidados formulados y Declaración Responsable relativa las mismas de Aena, S.M.E, S.A. para el ejercicio 2023.

El Consejo de Administración de la sociedad Aena, S.M.E., S.A. (la "Sociedad") y, en cumplimiento de la normativa mercantil vigente, ha formulado con fecha 27 de febrero de 2024 las Cuentas Anuales (Consolidadas) y el Informe de Gestión (Consolidado), que incluye a su vez el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera, del ejercicio 2023 siguiendo los requerimientos de formato (y etiquetado) establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815 de la Comisión Europea. Dichas Cuentas Anuales y el Informe de Gestión se encuentran integrados en el archivo electrónico con el código hash 665bc0d2ca752eab7448e442bf5a66d98056e14edb8b12c7149f31815cc850c1

Los miembros que integran el Consejo de Administración de la Sociedad con la firma de la presente Diligencia declaran firmadas las citadas Cuentas Anuales (Consolidadas) y el Informe de Gestión (Consolidado) del ejercicio 2023 formuladas por unanimidad, con vistas a su verificación por los auditores y posterior aprobación por la Junta General de Accionistas.

Asimismo, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 8.1 (b) del Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, los miembros del Consejo de Administración la Sociedad con esta firma declaran su responsabilidad sobre el contenido de las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión consolidados de la Sociedad relativos al ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2023 que han sido formulados por el Consejo de Administración en su reunión de 27 de febrero de 2024, mediante la que declaran que, hasta donde alcanza su conocimiento, las Cuentas Anuales elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad y su grupo consolidado, y que el Informe de Gestión incluye un análisis fiel de la evolución y los resultados empresariales y de la posición de la Sociedad y de su grupo consolidado, junto con la descripción de los principales riesgos e incertidumbres a que se enfrentan, incluyendo asimismo, en el Informe de Gestión consolidado, el Informe de Sostenibilidad - Estado de Información No Financiera.

Cargo	Nombre	Firma
Presidente	D. Maurici Lucena Betriu	
Consejero	Dña. Beatriz Alcocer Pinilla[1]	
Consejero	Dña. María Carmen Corral Escribano	

[1] Dª Beatriz Alcocer Pinilla ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma. Dª Beatriz Alcocer Pinilla ha votado favorablemente la formulación de las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión (consolidados).

Consejero	Dña. Irene Cano Piquero[2]	
Consejero	D. Manuel Delacampagne Crespo	
Consejero	D. Ángel Faus Alcaraz	
Consejero	Dña. Mª del Coriseo González-Izquierdo Revilla	
Consejero	Dña. Leticia Iglesias Herraiz	
Consejero	D. Amancio López Seijas	
Vicepresidente Segundo	D. Francisco Javier Marín San Andrés	
Consejero	Dña. Angélica Martínez Ortega	
Consejero	Dña. Ainhoa Morondo Quintano	
Consejero	D. Juan Río Cortés[3]	
Vicepresidente Primero	D. Jaime Terceiro Lomba	
Consejero	D. Tomás Varela Muiña	

En Madrid, a 27 de febrero de 2024

Dª. Elena Roldán Centeno
Secretaria del Consejo de Administración
Aena, S.M.E., S.A.

[2] Dª Irene Cano Piquero ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma. Dª Irene Cano Piquero ha votado favorablemente la formulación de las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión (consolidados).

[3] D. Juan Río Cortés ha asistido a la reunión del Consejo de Administración por medios telemáticos, motivo por el cual no aparece su firma. D. Juan Río Cortés ha votado favorablemente la formulación de las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión (consolidados).