

BLOQUE B

**Estado de
Información No
Financiera
Consolidado e
Información sobre
Sostenibilidad
(Informe de
Sostenibilidad)**





NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Estructura del Informe de Sostenibilidad¹

Sección del informe de sostenibilidad	Codificación de las NEIS	Denominación
1. Información general	NEIS 2	Información general, incluida la información facilitada con arreglo a los requisitos de aplicación de las NEIS temáticas mencionadas en el apéndice C de la NEIS 2.
	No aplicable	Divulgación de información en virtud del artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento sobre la taxonomía)
2. Información medioambiental	NEIS E1	Cambio climático
	NEIS E2	Contaminación
	NEIS E3	Recursos hídricos y marinos
	NEIS E4	Biodiversidad y ecosistemas
	NEIS E5	Uso de los recursos y economía circular
	NEIS S1	Personal propio
	NEIS S2	Trabajadores de la cadena de valor
3. Información social	NEIS S3	Colectivos afectados
	NEIS S4	Consumidores y usuarios finales
	NEIS G1	Conducta empresarial
4. Información sobre la gobernanza	NEIS G1	Conducta empresarial
5. Requerimientos de información de la Ley 11/2018 no contemplados o sujetos a reglas de transitoriedad por las NEIS - CSRD		
6. Índice de Contenidos Ley 11/20218 vs CSRD vs GRI		
7. Apéndices - NEIS 2	Apéndice B	Lista de puntos de datos (DPs) incluidos en normas transversales y en normas temáticas derivados de otra legislación de la UE
	Apéndice C	Requisitos de divulgación aplicación establecidos en las NEIS temáticas que son aplicables conjuntamente con la NEIS 2. Información general

¹ El Informe de Sostenibilidad recoge Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad

NEIS 2 Información General

Base para la preparación

- [BP-1: Principios de reporte](#)
- [BP-2: Información relativa a circunstancias específicas](#)

Gobernanza

- [GOV-1: El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión](#)
- [GOV-2: Órganos de administración, dirección y supervisión](#)
- [GOV-3: Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos](#)
- [GOV-4: Declaración sobre la debida diligencia](#)
- [GOV-5: Gestión de riesgos y controles internos de la divulgación de información sobre sostenibilidad](#)

Estrategia

- [SBM-1: Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor](#)
- [SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas](#)
- [SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la Estrategia y Modelo de Negocio](#)

Gestión de incidencias, riesgos y oportunidades

- [IRO-1: Análisis de Doble Materialidad](#)
- [IRO-2: Requisitos de divulgación establecidos de las NEIS cubiertos por el Informe de Sostenibilidad](#)

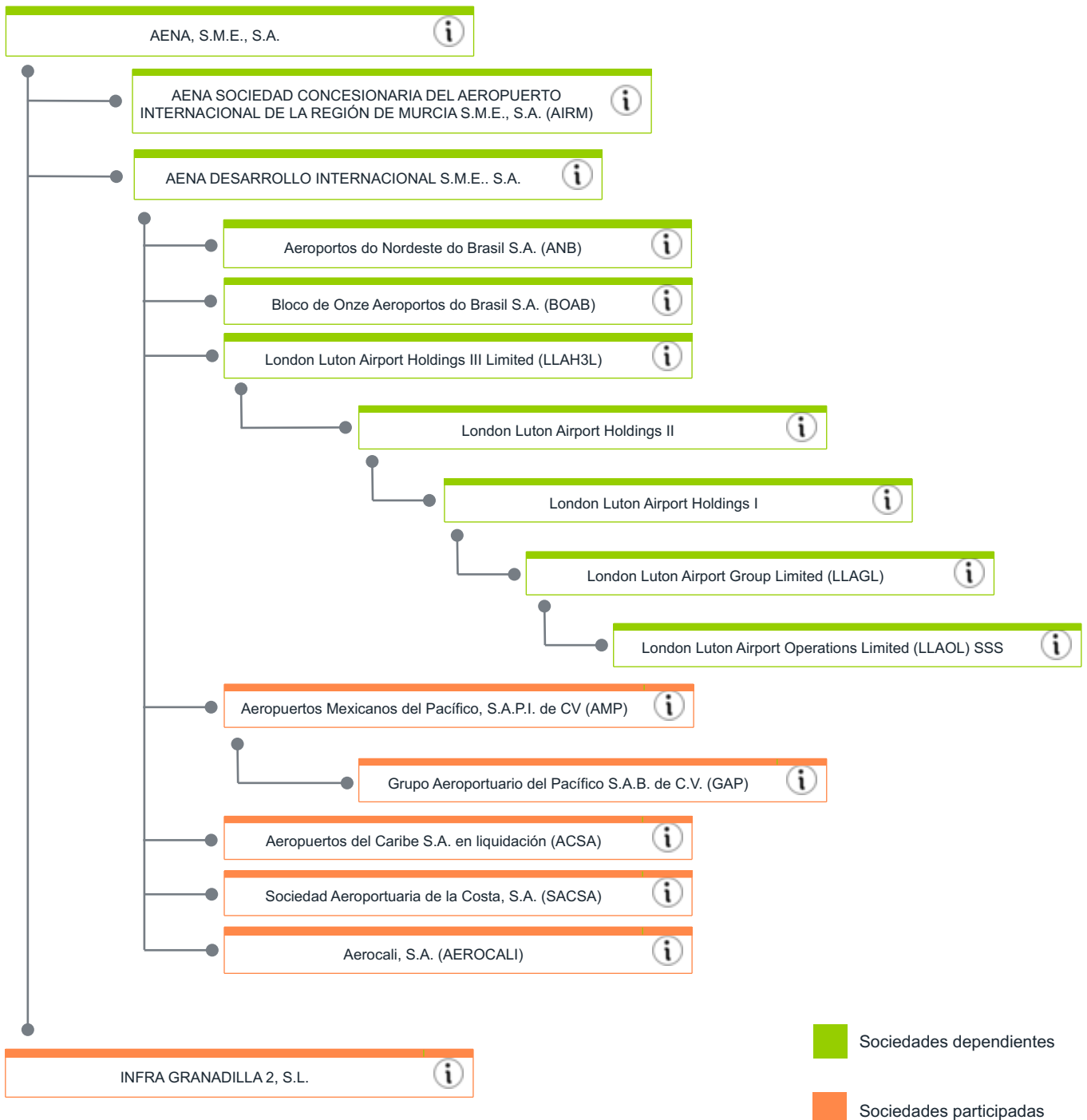
1. Bases para la elaboración

BP-1: Base general para la elaboración del informe de sostenibilidad

BP-1 5 (a), (b), (c), (d), (e) - NEIS 1 - sección 5.1

El Informe de Sostenibilidad de 2024 tiene como alcance los aspectos de medioambiente, sociales y de buen gobierno de las actividades propias y de la cadena de valor, incluyendo las sociedades dependientes que consolidan sus cuentas anuales en el Estado Financiero de Aena S.M.E., S.A., que son las participadas por Aena en más de un 50% (sociedades dependientes), en adelante Grupo Aena (o “la Compañía” o “la Sociedad”).

La estructura societaria de AENA, S.M.E., S.A., es la siguiente:





NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Ninguna sociedad del Grupo Aena está exenta de presentación de información individual o consolidada en materia de sostenibilidad de conformidad con el artículo 19 bis o el artículo 29 bis, apartado 8, de la Directiva 2013/34/UE.

El contenido del Informe de Sostenibilidad no ha omitido ningún elemento de información concreto sobre propiedad intelectual, *know-how* o resultados de la innovación, así como tampoco se ha acogido a ninguna exención sobre la divulgación de acontecimientos inminentes o cuestiones en curso de negociación, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 19 bis, apartado 3, y el artículo 29 bis, apartado 3, de la Directiva 2013/34/UE; y da respuesta a los requisitos de divulgación que exige el Reglamento Delegado (UE) 2023/2772 de la Comisión de 31 de julio de 2023, por el que se completa la Directiva 2013/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las normas de presentación de información sobre sostenibilidad; y a lo indicado por la Ley 11 del 2018.

El Grupo Aena ha elaborado el Informe de Sostenibilidad 2024 en cumplimiento con los requisitos de divulgación de información no financiera establecidos por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre. Este informe se ha desarrollado utilizando como marco de referencia las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (NEIS o ESRS, por sus siglas en inglés), definidas por la Directiva Europea de Reporte de Sostenibilidad, conocida como *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD).

Además, para dar respuesta a los requerimientos de la Ley 11/2018 que no están explícitamente cubiertos por las NEIS, se han empleado los indicadores de la *Global Reporting Initiative* (GRI).

A través de este informe el Grupo Aena muestra cómo crea valor a corto, medio y largo plazo, y presenta información de manera veraz, relevante y precisa, de acuerdo con los nuevos requerimientos normativos de reporte, se complementa e integra la información económica y financiera con el Informe de Sostenibilidad, el Informe de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Remuneraciones, correspondientes al ejercicio 2024. Asimismo, la [página web de la Compañía](#) ofrece información detallada adicional sobre los diferentes aspectos relevantes para las distintas partes interesadas.

En lo referente a la información de sostenibilidad, conforme a la nueva normativa de reporte aplicable al Informe de Sostenibilidad, el presente documento desarrolla los temas o aspectos de sostenibilidad materiales en relación al medioambiente, los aspectos sociales y el buen gobierno en sus operaciones propias y a lo largo de la cadena de valor, con un enfoque basado en la identificación de actores clave, la sostenibilidad operativa y la creación de valor compartido.

En este sentido, el Grupo Aena presenta su Informe de Sostenibilidad de manera consolidada. Al optar por este enfoque, el Grupo Aena puede mostrar el impacto de todas sus operaciones en términos de sostenibilidad, brindando una imagen más completa y precisa de su desempeño en este área. Este enfoque asegura que las políticas y los resultados en sostenibilidad no solo se centren en la empresa principal, sino que también tengan en cuenta las actividades de todas las entidades que forman parte del Grupo Aena, proporcionando así una visión más integral de su compromiso con la sostenibilidad.

Estructura del Informe de Sostenibilidad 2024

La estructura de este informe ha sido modificada en comparación con años anteriores, manteniendo el cumplimiento de la Ley 11/2018. No obstante, el cambio responde a la adopción de las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (NEIS) como estándar de referencia para el reporte.

De este modo, el Informe de Sostenibilidad presenta cuatro partes diferenciadas:

- Información general sobre las bases para la preparación del Informe, se describen aspectos relacionado con la gobernanza, la estratégica, el modelo de negocio y cadena de valor, así como los intereses y opiniones de las partes interesadas, y la gestión de identificación y evaluación de los impactos, riesgos y oportunidades en el marco del análisis de doble materialidad.
- Información medioambiental que incluye apartado de taxonomía europea.
- Información social.
- Información de gobernanza.

En las tres últimas partes se proporciona información detallada sobre las estrategias, políticas y acciones implementadas, alineadas con los objetivos de sostenibilidad. Además, para cada tema de sostenibilidad abordado, se organiza la información siguiendo una estructura clara que facilita la comprensión y evaluación de las medidas adoptadas en cada ámbito y que se organiza de la siguiente manera:

- Gestión de impactos, riesgos y oportunidades
- Políticas
- Parámetros y metas
- Requerimientos específicos.

BP-2: Información relativa a circunstancias específicas

Horizontes temporales

BP-2 9 (a) BP-2 9 (b)

En relación a los horizontes temporales de corto, medio y largo plazo, el Grupo Aena se alinea con los horizontes definidos en la CSRD, facilitando la comparabilidad y coherencia en la presentación de sus compromisos y objetivos sostenibles en distintos horizontes temporales:

- Corto plazo: menos de 1 año.
- Medio plazo: de 1 a 5 años.
- Largo plazo: más de 5 años.

Impactos materiales de largo plazo:

Sección 6.4 de la NEIS 1 punto 78

El Grupo Aena incluye un desglose adicional, en caso de ser necesario, para el horizonte temporal a largo plazo cuando se prevén impactos o actuaciones en un periodo superior a cinco años, para proporcionar la información pertinente a los usuarios de los estados de sostenibilidad.

Estimación de la cadena de valor

BP 2-10 (a) (b) (c) (d)

En la elaboración del presente Informe de Sostenibilidad, el Grupo Aena ha incluido información a lo largo de las diferentes fases de su cadena de valor. En aquellos casos donde no ha sido posible disponer de datos directos, se han utilizado estimaciones fundamentadas en fuentes sectoriales y variables sustitutivas. Estas estimaciones se han empleado, cuando ha sido necesario, en cada uno de los capítulos relevantes de las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (NEIS), asegurando que la información reflejada sea representativa y consistente con los estándares exigidos. Se han identificado los parámetros estimados, describiendo la base metodológica utilizada, y se ha evaluado el grado de exactitud alcanzado, señalando las posibles áreas de incertidumbre asociadas. Además, el Grupo Aena ha definido actuaciones concretas orientadas a mejorar la precisión de los datos en futuros informes, incluyendo la mejora de los sistemas de recopilación de información y el fortalecimiento de la colaboración con los distintos actores de su cadena de valor. Con estas medidas, la Compañía reafirma su compromiso con la transparencia, la calidad de la información y la mejora continua en la gestión de la sostenibilidad.

Fuentes de estimación e incertidumbre del resultado

BP 2- 11 (a) (b)

En caso de ser necesario realizar estimaciones o existir incertidumbre en algún resultado, en cada sección específica de las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (NEIS) se detallarán las estimaciones realizadas por la Compañía, precisando si estas se fundamentan en hipótesis o aproximaciones.

Cambios en la preparación o presentación de información sobre sostenibilidad

BP 2- 13(a) BP 2- 13(b) BP 2- 13(c)

Durante el presente ejercicio, el Grupo Aena ha elaborado y presentado el Informe de Sostenibilidad en cumplimiento de la Ley 11/2018, tal como se ha venido realizando en años anteriores. Sin embargo, con el propósito de alinearse con la nueva normativa de la CSRD, se han adoptado los estándares establecidos por las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad como marco de referencia para la estructuración y redacción del informe, dando respuesta así a las exigencias de esta directiva.

Este cambio se ha realizado para alinearse con la nueva normativa de la Unión Europea que requiere un mayor alcance y detalle de la información sobre sostenibilidad. La CSRD proporciona a los interesados información de sostenibilidad estándar y precisa, de acuerdo con los impactos, riesgos y oportunidades materiales y sus respectivas políticas, acciones, objetivos y metas, logrando mejorar la transparencia y facilitando la comparabilidad con otros actores del mercado europeo.

Al ser el primer año de reporte utilizando las NEIS, algunas cifras comparativas con períodos anteriores pueden no estar disponibles o no ser directamente comparables, dado que la Ley 11/2018 en algunos casos indica ciertos desgloses o utilización de metodología análoga sin ser exactamente igual a la propuesta en la CSRD. En los casos en que no sea posible presentar cifras comparativas bajo los nuevos estándares, se informará de esta limitación, y, en la medida de lo posible, se proporcionarán notas explicativas para contextualizar los datos del año inmediatamente anterior.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En relación con el alcance de los datos relativos a los Aeropuertos de Brasil, en algunos casos son considerablemente diferentes a 2023, porque los 11 Aeropuertos de BOAB se incorporaron al Grupo Aena entre los meses de octubre y diciembre de 2023 y este año se ha reportado el año completo.

Información sobre errores de períodos anteriores

BP 2- 14(a) BP 2- 14(b) BP 2- 14 (c) - NEIS 1- sección 7.5

No se han detectado errores materiales en los informes sobre sostenibilidad de períodos anteriores, por lo que no se han realizado correcciones materiales en los datos incluidos en este Informe de Sostenibilidad.

Si se detectara un error en el futuro, el Grupo Aena proporcionaría las correcciones necesarias para cada período afectado, divulgando la naturaleza del mismo y explicando el impacto de dicho error en los datos reportados. Si estos errores no pudieran corregirse, el Grupo Aena detallaría las circunstancias que hicieron imposible la corrección.

Información derivada de otra legislación o de pronunciamientos generalmente aceptados acerca de la información sobre sostenibilidad

BP 2- 15; NEIS 1, sección 8.2


El Grupo Aena incluirá una nota si utiliza en este Informe información derivada de otra legislación o de marcos generalmente aceptados sobre sostenibilidad, además de la información prescrita por las NEIS. En caso de aplicar parcialmente otras normas o marcos, se proporcionará una referencia precisa a los apartados específicos de dichas normas o marcos. En este sentido, en la preparación de este Informe de Sostenibilidad, se han considerado las siguientes directrices, normativas y estándares:

- Ley 11/2018, de 28 de diciembre: regula la información no financiera y diversidad, y adapta al marco jurídico español la Directiva 2014/95/UE.
- Ley 5/2021, de 12 de abril: modifica el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, incorporando un requerimiento que exige a las empresas establecer mecanismos y procedimientos para fomentar la implicación de los trabajadores en la gestión de la compañía, promoviendo su participación a través de información, consulta y otros medios.
- GRI Universal Standards 2021: utilizados para reportar parte de la información incluida en este informe de sostenibilidad, siguiendo las directrices del *Global Reporting Initiative* (GRI).
- Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020: establece un marco para facilitar inversiones sostenibles, exigiendo que se divulgue cómo y en qué medida las actividades de la empresa están vinculadas a actividades económicas consideradas medioambientalmente sostenibles. Esto abarca objetivos como la mitigación y adaptación al cambio climático, el uso sostenible y la protección del agua y los recursos marinos, la transición hacia una economía circular, la prevención y control de la contaminación, así como la protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas.
- El Marco Internacional para la Elaboración de Informes Integrados desarrollado por el *International Integrated Reporting Council* (IIRC).
- 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 (ODS) de Naciones Unidas.
- Directrices UE 2017 /C125/01 sobre la presentación de informes no financieros, particularmente la metodología para la divulgación de información no financiera.
- Recomendaciones del *Task Force on Climate-Related Financial Disclosures* (TCFD).
- *Carbon Disclosure Project* (CDP).
- Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).
- Solicitudes de información relacionadas con proveedores de calificaciones ESG.

Incorporación por referencia

BP 2- 16; NEIS 1- sección 9.1

En el informe no se incorpora información por referencia.

	NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
	E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
	S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Utilización de disposiciones de introducción paulatina con arreglo al apéndice C de la NEIS 1

BP 2- 17(a) BP 2- 17(b) BP 2- 17 (c) BP 2- 17(d) BP 2- 17(e)

A continuación, se presenta la lista de requisitos de divulgación establecidos en el apéndice C de la NEIS 1, a los que el Grupo Aena ha decidido acogerse bajo la opción de omisión:

NEIS	Requisito de divulgación	Nombre completo del requisito de divulgación	Fecha de introducción paulatina o fecha efectiva (incluido el primer año)	Observaciones
NEIS E1	E1-9	Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición material y oportunidades potenciales relacionadas con el cambio climático	La empresa podrá omitir la información prescrita en la NEIS E1-9 en el primer año de elaboración de su informe de sostenibilidad. La empresa podrá cumplir lo dispuesto en la NEIS E1-9 divulgando únicamente información cualitativa, durante los tres primeros años de elaboración de su informe de sostenibilidad, si resulta imposible preparar divulgaciones cuantitativas.	La Compañía se acoge a la posibilidad de omitir esta información.
NEIS E2	E2-6	Efectos financieros previstos de los impactos, los riesgos y las oportunidades relacionados con la contaminación	La empresa podrá omitir la información prescrita en la NEIS E2-6 en el primer año de elaboración de su informe de sostenibilidad. Con excepción de la información prescrita en el apartado 40, letra b), sobre los gastos operativos y de capital producidos en el período de referencia junto con casos y depósitos importantes, la empresa podrá cumplir lo dispuesto en la NEIS E2-6 divulgando únicamente información cualitativa durante los tres primeros años de elaboración de su informe de sostenibilidad.	La Compañía se acoge a la posibilidad de omitir esta información.
NEIS E4	E4-6	Efectos financieros previstos de los impactos, los riesgos y las oportunidades relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	La empresa podrá omitir la información prescrita en la NEIS E4-6 en el primer año de elaboración de su informe de sostenibilidad. La empresa podrá cumplir lo dispuesto en la NEIS E4-6 divulgando únicamente información cualitativa, durante los tres primeros años de elaboración de su informe de sostenibilidad	La Compañía se acoge a la posibilidad de omitir esta información.
NEIS E5	E5-6	Efectos financieros previstos de los impactos, los riesgos y las oportunidades relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	La empresa podrá omitir la información prescrita en la NEIS E5-6 en el primer año de elaboración de su informe de sostenibilidad. La empresa podrá cumplir lo dispuesto en la NEIS E5-6 divulgando únicamente información cualitativa, durante los tres primeros años de elaboración de su informe de sostenibilidad.	La Compañía se acoge a la posibilidad de omitir esta información.

2. Gobernanza

GOV-1: El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión

GOV-1 21 a) GOV-1 21 b) GOV-1 21 c) GOV-1 21 d) GOV-1 21 e) GOV-1 22 a) GOV-1 22 b) GOV-1 22 c) i, ii, iii GOV-1 22 d) GOV-1 23 a) b)

El Grupo Aena desarrolla su negocio utilizando un sólido modelo de gobernanza que se apoya a su vez en un conjunto de políticas, procedimientos y herramientas internas que toman como guía las mejores prácticas en gobierno corporativo. De esta forma se asegura que el Grupo Aena cumple con todas las leyes aplicables y al mismo tiempo garantiza la creación de valor para los grupos de interés.

Aena S.M.E.,S.A. (en adelante Aena), es una sociedad mercantil estatal constituida como sociedad anónima cotizada y es la sociedad dominante del Grupo Aena, que incluye varias sociedades dependientes y participadas con presencia tanto a nivel nacional como internacional. El 51% del capital social de Aena, está en manos de su accionista mayoritario, ENAIRE (Entidad Pública Empresarial dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), mientras que el 49% restante corresponde a capital cotizado libremente en bolsa (*free float*).

Desde el 11 de febrero de 2015, Aena S.M.E., S.A. cotiza en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia y, desde junio de ese mismo año, forma parte del IBEX-35.



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

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

La Junta General de Accionistas, y el Consejo de Administración constituyen los máximos órganos de gobierno de Aena. Estos órganos son responsables de la dirección, supervisión y control de Aena. El Consejo de Administración cuenta a su vez con el apoyo de cuatro comisiones especializadas: Comisión de Auditoría, Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática y la Comisión Ejecutiva.

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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Las normas de organización y su funcionamiento están recogidas en los Estatutos Sociales y en el Reglamento de la Junta General de Accionistas de Aena. En esta normativa se recogen los derechos de los accionistas que incluyen, entre otros, el derecho a completar el Orden del Día y a presentar nuevas propuestas, a recibir información con carácter previo a la celebración de la Junta General de Accionistas, a la asistencia y representación en la misma, o a la delegación de la representación en entidades intermediarias. Estas últimas medidas son también mecanismos que fomentan la asistencia, participación, comunicación e interacción con todos los accionistas y que hacen valer sus derechos, como lo son también la delegación del voto o el voto anticipado a distancia, la retransmisión en directo de la Junta General de Accionistas a través de la página web de la Compañía, y la posibilidad de asistencia y celebración por medios telemáticos.

De manera adicional, se mantiene una interacción constante y directa con sus accionistas, incluidos los inversores institucionales, asesores de voto y otros actores del mercado. Esta relación se fortalece mediante su participación frecuente en conferencias, *roadshows* y diversos encuentros sectoriales, que facilitan un diálogo abierto y continuo. Asimismo, la Compañía ofrece distintos medios de comunicación a disposición de los accionistas e inversores, como el servicio de atención telefónica, el portal específico para inversores en su sitio web corporativo y el correo electrónico de la Oficina de Atención al Accionista e Inversores (ir@aena).

Los principales principios y compromisos que guían la actuación del Grupo Aena con este grupo de interés quedan recogidos en las siguientes Políticas:

- El **Código de Conducta** que establece los principios fundamentales que deben guiar las relaciones del Grupo Aena con sus inversores y accionistas, destacando la transparencia, la confianza y la búsqueda de un beneficio recíproco sostenible.
- La **Política de Comunicación y Contactos con Accionistas, Inversores Institucionales y Asesores de Voto** que determina, entre otros aspectos, la competencia del Consejo de Administración en la gestión y supervisión al más alto nivel de la información que se facilita a los accionistas, inversores institucionales, mercados y demás grupos de interés. Esta política tiene como objetivo garantizar la protección, tutela y facilitación del ejercicio de los derechos e intereses de estos colectivos, siempre en el marco de la defensa del interés social y en conformidad con principios generales como la transparencia, veracidad, inmediatez, igualdad, homogeneidad, coherencia, integridad y simetría en la divulgación de la información. Asimismo, asegura la igualdad de trato en el reconocimiento y ejercicio de los derechos de todos los accionistas en situaciones similares. Por último, establece los principales medios de comunicación, como el portal web corporativo y la Oficina de Atención a Accionistas e Inversores, entre otros.
- La **Política general de comunicación de la información económico-financiera, no financiera y corporativa** con el objeto de desarrollar un enfoque estratégico integral para la comunicación con sus grupos de interés, definiendo principios generales y específicos que rigen dicha interacción como un valor estratégico para alcanzar sus objetivos corporativos y de negocio. En este sentido, se han establecido los principales canales de difusión de información económico-financiera, no financiera y corporativa, con el fin de garantizar la máxima calidad, accesibilidad y transparencia de la información dirigida al mercado, inversores y demás grupos de interés.
- La **Política de Relaciones con los Grupos de Interés** refleja el compromiso del Grupo Aena con una gestión responsable y sostenible de estos colectivos, reconociendo su capacidad de influir en el logro de los objetivos estratégicos de la Compañía o de verse afectados por su actividad. Esta política establece principios y directrices orientados a fomentar una relación de confianza, transparencia y diálogo con dichos grupos, contribuyendo a la creación de valor compartido y al cumplimiento del interés social.
- La **Política de Retribución al Accionista** tiene como finalidad alinear los intereses de los accionistas con el rendimiento económico de la Compañía, estableciendo que el 80% del beneficio neto individual generado en cada ejercicio se destine a la distribución de dividendos. Esta medida refuerza el compromiso del Grupo Aena con la generación de valor sostenible y equitativo para sus accionistas.

Durante 2024, 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*. Se ha asistido a 14 eventos de este tipo.
- Además, se han mantenido 289 interacciones con inversores y analistas a través de reuniones presenciales o virtuales, llamadas telefónicas y correos electrónicos.

En 2024 Aena actualizó su Plan Estratégico 2022-26 y las principales áreas de interés han sido el tráfico de 2024 y las perspectivas a corto y medio plazo, la evolución de los gastos operativos, el negocio internacional, especialmente en Brasil y el DORA III².

² Tercer Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA III 2027-2031). Emanado de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Actualmente está en vigor el DORA II 2021-2026.



El Consejo de Administración es el responsable de aprobar las políticas corporativas mencionadas. Por su parte, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo asume la labor de supervisar la correcta 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 y de la Política de Grupos de Interés. Además, esta Comisión se encarga de supervisar y evaluar los procesos de interacción con los distintos grupos de interés, garantizando el cumplimiento de los principios de transparencia y buen gobierno.

El Consejo de Administración es el máximo órgano de administración y representación de Aena, estando facultado para llevar a cabo cualquier acto o negocio jurídico de administración o disposición, bajo cualquier título jurídico, salvo aquellos que la ley, los Estatutos Sociales o el Reglamento de la Junta General de Accionistas reserven de forma exclusiva a la competencia de la Junta General de Accionistas.

Además de su función administrativa, el Consejo de Administración actúa como un órgano de supervisión y control, guiado siempre por el interés social de la Compañía. Sus funciones se ejercen con unidad de propósito e independencia de la dirección, garantizando un trato equitativo a todos los accionistas. En este sentido, le corresponde, entre otras competencias:

- Establecer estrategias y directrices de gestión de la Compañía, así como las bases de la de información de la Compañía 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 Compañía.
- Adoptar decisiones adecuadas sobre las operaciones empresariales y financieras de especial relevancia.
- Decidir la estrategia fiscal de la Compañía y realizar el seguimiento de los sistemas internos de información y control.
- Aprobar el plan estratégico o de negocio de la Compañía, 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.

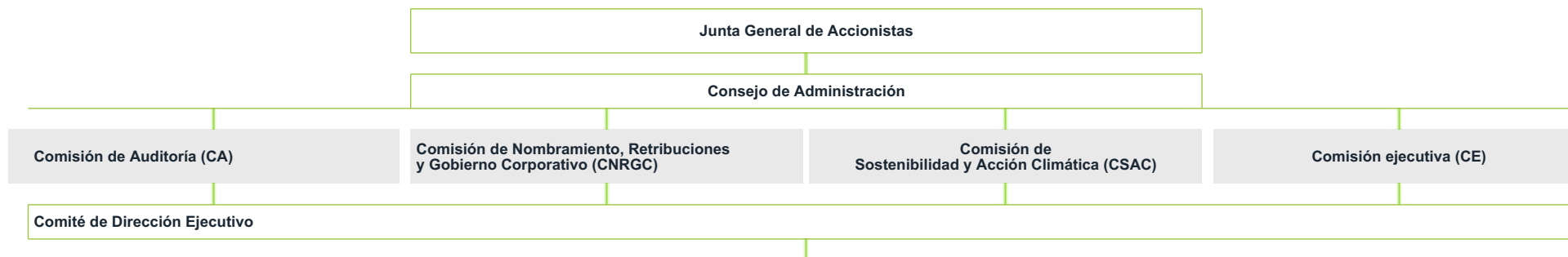
El Consejo de Administración encomienda al equipo directivo y a los órganos ejecutivos correspondientes la gestión ordinaria de los negocios del Grupo Aena.

Al cierre del ejercicio 2024, el Consejo de Administración de Aena estaba compuesto por 15 miembros, cuyos perfiles aportan una diversidad significativa en términos de conocimientos, capacidades, edades, orígenes, experiencias y género.




NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

El buen modelo de gobernanza permite a la Compañía generar valor en el corto, medio y largo plazo para todos sus grupos de interés. La gestión y el control del Grupo Aena están distribuidos entre la Junta General de Accionistas, el Consejo de Administración y sus comisiones.



Las herramientas de Gobierno Corporativo dan cumplimiento a las mejores prácticas y recomendaciones nacionales e internacionales, entre ellas el Código de Buen Gobierno de la CNMV.

- | | | |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Estatutos Sociales. • Reglamento del Consejo de Administración. • Reglamento de la Junta General de Accionistas. • Reglamento Interno de Conducta en el Mercado de Valores. • Política de Selección de Miembros del Consejo de Administración. • Política de Gobierno Corporativo. • Código de Conducta. • Código de Conducta de Terceros. • Política de Cumplimiento Normativo. • Política contra la Corrupción y el Fraude. • Política general de comunicación de la información económico - financiera, no financiera y corporativa de Aena. | <ul style="list-style-type: none"> • Política de Comunicación y contacto con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto. • Política de Control y Gestión de Riesgos. • Política Fiscal Corporativa. • Política de Gestión Integrada de calidad, Medio ambiente, Eficiencia energética y Seguridad y Salud en el Trabajo. • Principios de la Red Internacional de Gobierno Corporativo ICGN. • Principios de Gobierno Corporativo de la OCDE. • Código de Buen Gobierno de la CNMV. • Ley de Sociedades de Capital, Ley del Mercado de Valores y demás legislación española aplicable. • Guía Técnica 1/2019 sobre Comisiones de Nombramientos y Retribuciones de entidades de interés público de la CNMV. • Guía Técnica 1/2024 sobre Comisiones de Auditoría de entidades de interés público de la CNMV. | <ul style="list-style-type: none"> • Política de Sostenibilidad. • Política de Seguridad de la Información. • Política de Relaciones con los Grupos de Interés. • Política de Derechos Humanos. • Política de Datos. • Política de Retribución al Accionista • Política del Sistema Interno de Información y Protección del Informante. • Política de Atenciones Empresariales. • Política de Cumplimiento en Materia de Defensa de la Competencia. |
|---|---|--|

	NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
	E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
	S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Composición

Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 de diciembre de 2024)^(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 del Grupo 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.

46,7 % Mujeres (7 de 15 integrantes)	Duración del cargo: 4 años 4,15 años plazo medio de mandato	54,9 años: edad media del Consejo (13,3 % entre 25 y 45 años y 86,7 % más de 45 años)	1 Consejero Coordinador (Lead independent Director)	10 Consejeros con experiencia en el sector 12 con experiencia financiera
Nº reuniones del Consejo: 13 98,974% asistencia	8 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) Todos los Consejeros fueron nombrados por la Junta General de Accionistas de Aena.

^(B) 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.

^(C) 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 doce años (art. 11 Reglamento del Consejo).



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios
S2: Trabajadores de la cadena de valor	S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales
G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018	

	Presidente y Consejero Delegado	Consejero Ejecutivo	7 Consejeros Independientes 46,67% Consejeros Independientes							6 Consejeros Dominicales 40% Consejeros 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	Ainhoa Morondo Quintano Consejera Dominical	María del Carmen Corral Consejera Dominical	Ángel Faus Alcaraz Consejero Dominical	Beatriz Alcocer Pinilla Consejera Dominical
Sexo	Hombre	Hombre	Mujer	Mujer	Hombre	Hombre	Hombre	Hombre	Mujer	Mujer	Hombre	Mujer	Mujer	Hombre	Mujer
Año de nombramiento	2018	2020	2020	2019	2022	2015	2015	2020	2022	2018	2021	2024	2023	2024	2024
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)	—	CE (M) CS (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	CC/IN
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	INFR, ESG, T, O, AD	INFR, ESG, T, 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 %	85 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
% Asistencia a reuniones Comisiones^(C)	—	—	CN:100% CS: 100%	CA: 100% CS: 100%	CN: 100% CS: 100%	CN:100%	CA: 100%	CS: 100%	CN: 100% CS:100%	CA: 100%	CA: 100%	—	CN: 100%	—	CS: 100%
Acciones (nº) o (%)	—	340 accs	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Miembro de Comisiones: CE: Comisión Ejecutiva; CA: Comisión de Auditoría; CN: Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno; CS: Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática; (M): Miembro; (P): Presidente

Formación: Económica/Financiera : E/F; Auditoría y riesgos: A/R; Asuntos ESG: ESG; Riesgos no financieros: RNF; Aeronáutica: AE; Otras Ciencias e Ingenierías: CC/IN; Ciberseguridad: CIB; Otros: O

Experiencia: Innovación/Nuevas tecnologías/Transformación digital: IT; Protección de datos: PD; Auditoría/Gestión de Riesgos: AUD; Cumplimiento: CU; Sector Académico/Universitario/Investigación: UN; Sector Financiero: SF; Aeronáutica: AER; Infraestructura y transporte: INFR; Alta dirección (otros sectores): AD; Sostenibilidad/Responsabilidad Corporativa: ESG; Turismo: T; Otros: O.

^(A) Consejera Independiente de ACERINOX, S.A y LAR ESPAÑA REAL ESTATE SOCIMI, S.A. (Esta última hasta diciembre de 2024)

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

^(C) No se ha celebrado ninguna reunión de la Comisión Ejecutiva en 2024



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 Compañía.

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

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 tales:

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 Compañía 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.

La selección de los miembros del Consejo de Administración se fundamenta en un análisis previo de las necesidades del Consejo de Administración, de acuerdo con lo establecido en la Política de Selección de miembros del Consejo de Administración. En dicho análisis, se cuenta 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 para los procesos de selección de Consejeros Independientes.

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.

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 o, en caso de nombramiento por cooptación, al Consejo de Administración.

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).

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 Administración³.

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.

La Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo 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.

La Política de selección de miembros del Consejo de Administración establece que la Sociedad debe asegurar que el Consejo de Administración tenga una composición que asegure la presencia, como mínimo del cuarenta (40%) de las personas de sexo menos representado. A finales de 2024, el porcentaje personas de sexo menos representado (mujeres) en el Consejo de Administración es de un 46,67% .

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.

La evaluación del 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:**

- Las respuestas obtenidas a las cuestiones planteadas a los Consejeros sobre la evaluación del Consejo de Administración han sido muy positivas, ya que el 93% de las preguntas realizadas a los Consejeros han sido contestadas con un “excelente” o “adecuado”.
- Se valora de manera positiva la preparación de las reuniones y los debates evidencian un intercambio libre, fluido y crítico de opiniones.
- Se considera que existe una interacción positiva entre los directivos y los consejeros. Se valora especialmente la transparencia y la cercanía, que facilitan el contraste de posiciones.

³ Art. 9 del Reglamento del Consejo de Administración.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

• 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, el Director de Tecnologías de la Información y Digitalización y la Directora de Cumplimiento.

• Los miembros del Consejo de Administración, en general, valoran de forma positiva el grado de cumplimiento del Plan de Acción 2024, considerando que se han llevado a cabo por la Compañía distintas actuaciones para su cumplimiento, destacándose de manera positiva las sesiones de formación impartidas en los meses de abril y octubre, centradas en la Directiva de reporte de sostenibilidad CSRD y los nuevos estándares europeos y los desafíos asociados al cumplimiento de la Directiva CSRD para el Grupo Aena.

Adicionalmente a lo anterior, se ha elaborado un Plan de Acción para el ejercicio 2025 con el fin de reforzar las áreas de mejora detectadas en la evaluación. Durante 2024, el Consejo de Administración celebró un total de 13 reuniones, manteniendo un porcentaje de asistencia del 98,97%.

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

- La formulación del Informe de Sostenibilidad - Estado de la Información No Financiera correspondiente al ejercicio 2023.
- La aprobación del Informe Actualizado del Plan de Acción Climática del ejercicio 2023.
- La revisión de las Políticas Corporativas, como la Política de Sostenibilidad, la Política de Derechos Humanos y la Política de gestión integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo.
- El adelanto del compromiso Net Zero del 2024 al 2023 y la certificación del programa *Airport Carbon Accreditation* (ACA) de ACI EUROPE.
- La contratación del *Power Purchase Agreement* financiero (PPA Financiero) de energía eléctrica.
- El análisis de la doble materialidad de 2024.
- Las principales novedades y obligaciones para el Grupo Aena y sus filiales de la nueva Ley Orgánica 2/2024, de representación paritaria y presencia equilibrada de mujeres y hombres.

El Consejo de Administración cuenta con cuatro comisiones con **funciones específicas**⁴: 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**⁵.

⁴ 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.

⁵ Para conocer con detalle los asuntos tratados por las diferentes Comisiones durante el ejercicio 2024, pueden consultarse las Memorias de actividades correspondientes en la web corporativa.

	NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
	E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
	S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

	 Comisión de Auditoría	 Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	 Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	 Comisión Ejecutiva
Algunas competencias en materia ESG	<p>Realizar seguimiento y control del sistema de reporte de información financiera y no financiera, así como la evaluación de riesgos relacionados con las operaciones, la tecnología, el derecho, la sociedad, el medioambiente, la política y la reputación.</p> <p>Establecer y supervisar irregularidades de forma confidencial, comunicada por los empleados.</p> <p>Coordinar los órganos encargados del cumplimiento, así como revisar la política de cumplimiento normativo y demás políticas y procedimientos para frenar conductas inadecuadas. Supervisar la gestión del Canal de Denuncias.</p>	<p>Especificar los objetivos para la diversidad de género.</p> <p>Velar por el cumplimiento de los códigos internos de conducta y de gobierno corporativo de la Compañía, así como evaluar y revisar periódicamente el sistema de gobierno corporativo.</p> <p>Supervisar las políticas de comunicación.</p> <p>Monitorear y evaluar los métodos para construir relaciones con los distintos grupos de interés.</p> <p>Organizar el proceso de reporte de diversidad y datos no financieros.</p> <p>Reconocer, apoyar y supervisar las estrategias y prácticas de la compañía relacionadas con la innovación.</p>	<p>Conocer, promover, guiar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas de la Sociedad en materia medioambiental y social.</p> <p>Evaluar y verificar la actuación y el cumplimiento de la estrategia y prácticas en materia medioambiental y social.</p> <p>Monitorear que las prácticas de la sociedad en materia medioambiental y social se ajustan a la estrategia y políticas fijadas.</p> <p>Apoyar y supervisar la contribución de Aena a la consecución de los ODS.</p> <p>Promover una estrategia coordinada para la acción social, el patrocinio y mecenazgo.</p> <p>Revisar y supervisar el cumplimiento del Plan de Acción Climática, así como el correspondiente informe anual de seguimiento.</p>	<p>Facultad de tomar decisiones de ámbito general y, como consecuencia, con delegación expresa de todas las capacidades que corresponden al Consejo de Administración, excepto las que tengan la consideración de indelegables en virtud de la ley, la normativa aplicable en materia de gobierno corporativo, los Estatutos Sociales o el Reglamento del Consejo de Administración.</p>
Composición I: Independiente D: dominical E: ejecutivo				
Consejeros independientes (%)	60%	80%	80%	20%
Presencia de mujeres	40%	60%	80%	60%
Reuniones	11	7	5	0
Otra información relevante	<p>Todos los miembros tienen experiencia en el sector financiero y en auditoría y riesgos.</p> <p>3 miembros con experiencia en sociedades cotizadas.</p> <p>2 miembros con experiencia en ESG.</p>	<p>5 miembros con experiencia en alta dirección.</p> <p>4 miembros con experiencia en ESG.</p> <p>2 miembros con experiencia en innovación, nuevas tecnologías / transformación digital.</p>	<p>Todos los miembros tienen experiencia en ESG</p> <p>3 miembros con experiencia en innovación, nuevas tecnologías / transformación digital.</p>	<p>Todos los miembros con experiencia en el sector aeronáutico / infraestructuras y transporte</p> <p>3 miembros con experiencia en Auditoría y Riesgos</p>

Nota: la información relativa a la composición de las Comisiones corresponde a fecha de 31 de diciembre de 2024. Además de las 11 sesiones celebradas por la Comisión de Auditoría, se ha adoptado un acuerdo por el procedimiento por escrito y sin sesión. Igualmente además de las 5 sesiones celebradas por la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática se ha adoptado un acuerdo por el procedimiento por escrito y sin sesión. Durante 2024, atendiendo a la recomendación de la Guía Técnica 1/2024 sobre Comisiones de Auditoría de entidades de interés público de la Comisión Nacional del Mercados de Valores, se han realizado 2 sesiones conjuntas de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática y de la Comisión de Auditoría.



Comité de Dirección Ejecutivo

La estructura organizativa de Aena se orienta hacia la generación de valor y el fortalecimiento de sus ejes estratégicos, con un enfoque especial en la expansión internacional, la innovación y la sostenibilidad, asegurando siempre el cumplimiento de sus obligaciones regulatorias. En este marco, la sostenibilidad se concibe como un elemento transversal que permea toda la actividad de la Compañía, mientras que la innovación, la tecnología, la digitalización, el enfoque al cliente, la cultura corporativa y el desarrollo del talento se identifican como factores clave para habilitar y potenciar su crecimiento.

En febrero de 2023, el Consejo de Administración aprobó una nueva estructura organizativa con el objetivo de fomentar la integración y el aprovechamiento de sinergias entre las áreas nacionales e internacionales, reforzar su presencia global y acelerar el avance en innovación y sostenibilidad, componentes esenciales para la transformación continua de la Compañía.

Como resultado de este rediseño, el Comité de Dirección Ejecutivo quedó conformado por el Presidente-Consejero Delegado, el Vicepresidente Ejecutivo y ocho directores. Estos directores son: la Directora General Comercial e Inmobiliaria, la Directora General de Aeropuertos, la Directora de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia Cliente, el Director de la Oficina de la Presidencia, Estrategia y Políticas Públicas, la Secretaria General del Consejo de Administración, el Director Económico-Financiero, la Directora de Organización y Personas, y la Directora de Comunicación.

Cabe destacar que el 60% de los miembros del Comité son mujeres (seis en total), todos ellos profesionales con amplia trayectoria en sectores clave como la aviación, las finanzas, el transporte, el comercio, el sector inmobiliario y la sostenibilidad. Entre sus principales responsabilidades se encuentran la definición y ejecución de la estrategia empresarial, la supervisión de las operaciones y el impulso de los proyectos clave para el desarrollo sostenible de la Compañía.

Entre sus principales funciones se destacan:

- Garantizar el cumplimiento de los objetivos estratégicos establecidos por el Consejo de Administración.
- Potenciar la creación de valor para los accionistas y asegurar la sostenibilidad y viabilidad de la Compañía a largo plazo.
- Revisar las Políticas Corporativas antes de su remisión a las Comisiones competentes, para su posterior aprobación por parte del Consejo de Administración.

Para asegurar una gestión eficaz, los miembros del Comité de Dirección Ejecutivo, junto con el Director de Auditoría Interna, reportan de manera regular al Consejo de Administración y a sus Comisiones sobre el desempeño, la ejecución de proyectos y los asuntos bajo su responsabilidad.

En particular, durante 2024, cabe resaltar la participación del Director Económico-Financiero en todas las sesiones del Consejo de Administración, así como la intervención del Director de Auditoría Interna en las reuniones de la Comisión de Auditoría. Además, la Directora de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia Cliente ha presentado informes al Consejo de Administración respecto al progreso de las actuaciones en materia de sostenibilidad, SBTi y la actualización del informe del Plan de Acción Climática de 2023, asumiendo la responsabilidad de promover y consolidar una cultura sostenible en la Compañía. Por otro lado, la Directora de Organización y Personas ha informado al Consejo sobre los objetivos empresariales y del equipo directivo, así como sobre el grado de cumplimiento de dichos objetivos.

El Comité de Dirección Ejecutivo es responsable de implementar la estrategia corporativa y asegurar el logro de los objetivos estratégicos aprobados por el Consejo de Administración, a través de las distintas áreas de negocio de la Compañía.

GOV-2: Información facilitada a los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa y cuestiones de sostenibilidad abordadas por ellos

GOV-2 26 a) GOV-2 26 b) GOV-2 26 c)

Gobernanza de la sostenibilidad

El compromiso del Consejo de Administración de Aena con la sostenibilidad se encuentra formalmente recogido en la Política de Sostenibilidad de la Compañía. Este documento establece los principios y directrices que guían la actuación del Grupo Aena en esta materia, siendo el Consejo de Administración el órgano encargado de promover, desplegar y garantizar la implementación de dicho marco normativo de toda la Compañía.






En lo que respecta a la rendición de cuentas, cada comisión del Consejo de Administración tiene atribuidas responsabilidades específicas, incluida la supervisión y el reporte de la información relacionada con la sostenibilidad. En este sentido, el Consejo de Administración es responsable de elaborar, publicar y mantener actualizado el Plan de Acción Climática, así como los Informes actualizados anuales que reflejan los avances logrados por la Compañía en relación con los objetivos definidos en dicho plan. Estos informes están elaborados en conformidad con las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera Relacionada con el Clima (TCFD) y someterse a votación consultiva por parte de la Junta General de Accionistas (JGA).

Para asegurar la materialización efectiva y el adecuado desarrollo de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, el Consejo de Administración cuenta con el apoyo de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática. Además, Aena ha introducido la figura del *Chief Green Officer*, cuya misión es integrar la sostenibilidad en las decisiones estratégicas y operativas, reforzando así el compromiso del Grupo con todas sus partes interesadas y consolidando esta área como un pilar esencial de su modelo de negocio.

De manera complementaria, la coordinación entre las distintas áreas transversales involucradas en el despliegue de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 se lleva a cabo mediante un grupo de trabajo interno. Este equipo desempeña un papel crucial en el apoyo a la implantación de la estrategia y requiere de la participación activa y directa de todas las áreas de la Compañía, así como del compromiso e involucración de los empleados.

Por último, la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 define cinco programas estratégicos y 16 líneas de acción, alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), con metas cuantificables respaldadas por KPIs. El progreso hacia la consecución de estas metas se revisa de forma anual, evaluando los logros alcanzados y estableciendo nuevos desafíos para garantizar la evolución constante de la estrategia.

Gobernanza sostenible en los aeropuertos españoles

Funciones	Área de responsabilidad	Frecuencia y mecanismos de evaluación
 Aprobación	Consejo de Administración <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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.
 Compromiso y toma de decisiones	Chief Green Officer <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> Coordinación de las áreas de negocio para el despliegue de la estrategia. Apoyo a la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática. 	Revisión periódica de las actuaciones.
 Implantación	<ul style="list-style-type: none"> Todas las áreas organizativas y empleados con involucración directa y activa en las actuaciones 	Puesta en marcha y desarrollo.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Los aeropuertos de Reino Unido y Brasil disponen de una gobernanza específica y local de su estrategia de sostenibilidad y de lucha contra el cambio climático, consistente en:

En 2021, el Aeropuerto de Londres-Luton estableció el Comité de Sostenibilidad (*SusCo*) para revisar y asesorar adecuadamente a la Junta Directiva sobre las prácticas y el desempeño del grupo en relación con la sostenibilidad. Este comité, que se reúne trimestralmente, está presidido por la *Chief Green Officer*, miembro del Comité de Dirección Ejecutivo de Aena, el principal accionista de *London Luton Airport Operations Limited (LLAOL)*. El *SusCo* está compuesto por representantes del Aeropuerto de Londres-Luton, incluyendo al CEO, CFO, Director de Asuntos Corporativos, Director de Operaciones, Asesor General y Jefe de Sostenibilidad, así como por accionistas de Aena e InfraBridge. Adicionalmente, el aeropuerto cuenta con un comité adicional que se reúne trimestralmente e incluye miembros del Ayuntamiento de Luton y *Luton Rising*.

La estructura de gobernanza sostenible del Aeropuerto de Londres-Luton está diseñada para supervisar un enfoque hacia un negocio responsable. Los responsables finales son el CEO y la Junta Directiva del Aeropuerto de Londres-Luton. Un elemento clave de esta gobernanza es la revisión anual que evalúa el progreso de la estrategia e identifica oportunidades de mejora.

En Brasil, la gobernanza relacionada con la sostenibilidad está diferenciada de la siguiente manera y distribución de funciones:

- Consejo de Administración de Aena Brasil:
 - Aprobar el Plan de Acción Climática.
 - Orientar y controlar la estrategia, políticas, objetivos, riesgos y resultados.
- Comité de Sostenibilidad y ESG de Aena Brasil:
 - Proponer y asegurar la consolidación y alineación de principios y políticas relacionadas con sostenibilidad y ESG, y orientar iniciativas y negocios relacionados con el tema.
 - Seguimiento del progreso de las actuaciones del PAC.
- Dirección de Relaciones Internacionales RRII, Comunicación y ESG:
 - Elaborar y coordinar el Plan de Acción.

Para el control y seguimiento de la Política de Sostenibilidad y la gestión de sus impactos, riesgos y oportunidades, el Grupo Aena implementa los siguientes mecanismos:

Fomento de un modelo de gestión sostenible: Se impulsa el compromiso de desarrollar una gestión empresarial sostenible que genere valor mediante la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, el Plan de Acción Climática y otros instrumentos de apoyo. Estos, alineados con el Plan Estratégico 2022-2026 del Grupo Aena, establecen el marco de actuación a medio y largo plazo, permitiendo el cumplimiento de los principios, compromisos y objetivos ambientales y sociales fijados en esta Política de Sostenibilidad.

Promoción de la debida diligencia en sostenibilidad: Se impulsa la realización y seguimiento de la debida diligencia en sostenibilidad, de acuerdo con los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre Empresas y Derechos Humanos y las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.

Evaluación continua del avance en sostenibilidad: Se realiza una evaluación constante de los compromisos y proyectos en sostenibilidad, estableciendo objetivos medibles y evaluables. Para ello, las distintas Comisiones se reúnen periódicamente para abordar estos asuntos.

Difusión de compromisos en sostenibilidad: Los compromisos en sostenibilidad, así como su seguimiento y evaluación, se comunican mediante mecanismos adecuados de comunicación y reporte.

Supervisión del Consejo de Administración: A través de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática y otras Comisiones especializadas, el Consejo de Administración aprueba, supervisa y controla los principios y directrices de esta Política.

Estos mecanismos de supervisión y control se complementan con los establecidos en la Política de Control y Gestión de Riesgos del Grupo Aena.

Los impactos, riesgos y oportunidades resultantes de la doble materialidad y enumeradas al comienzo de cada capítulo son abordadas por los órganos de administración, dirección y supervisión, o sus comités pertinentes. Por otro lado, la responsabilidad de establecer y monitorear las metas relacionadas con los impactos, riesgos y oportunidades materiales recae principalmente en el Consejo de Administración, la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, así como en las figuras previamente mencionadas dentro de la estructura organizativa de la Compañía.

Este modelo establece una estructura clara y coordinada que alinea el establecimiento de metas con el seguimiento del progreso, asegurando así la implementación efectiva de las estrategias en respuesta a los riesgos y oportunidades identificados, y fortaleciendo la rendición de cuentas ante todas las partes interesadas.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En este contexto, el proceso de debida diligencia en materia de sostenibilidad se fundamenta en los principios de la Política de Sostenibilidad y está presente en todos los procesos de la Compañía. Esto sirve como base para evaluar los principales impactos, riesgos y oportunidades relacionados con las operaciones propias y las distintas fases de la cadena de valor de la Compañía. Asimismo, se integra la variable del cambio climático en los procesos internos de toma de decisiones, así como en el análisis y gestión de riesgos y oportunidades a corto, medio y largo plazo, incorporando mecanismos adecuados de adaptación.

GOV-3: Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos

GOV-3 29 a) GOV-3 29 b) GOV-3 29 c) GOV-3 29 d) GOV-3 29 e)

En España 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, Director de Aena Desarrollo Internacional y Director de AIRM, están sujetos al Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen de retribución de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades.
- La remuneración de los Consejeros viene regulada en el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio; el citado Real Decreto 451/2012; la Orden Comunicada del Ministerio de Hacienda, de 30 de marzo de 2012, mediante la cual se aprueba la clasificación de las sociedades mercantiles estatales de conformidad con el Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo; y la Orden comunicada del Ministerio de Hacienda, de 8 de enero de 2013, por las que se aprueban las cuantías máximas de las compensaciones por asistencia a los consejos de administración de sociedades mercantiles estatales.

En consecuencia de lo anterior, Aena España no tiene discrecionalidad para determinar la retribución de conformidad con lo dispuesto en el artículo 217 del Real Decreto Legislativo 1/2010, mediante el cual se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Para más información puede consultarse el [Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros](#).

No obstante, para los miembros de la Alta Dirección, 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.

Por su parte, en relación a los directivos, se contempla un complemento variable (máximo el 60% de la retribución básica del grupo en el que se encuentra clasificada la sociedad) que 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 2024), y para el Vicepresidente Ejecutivo en un 25% sobre el 50% de los objetivos de empresa (25% sobre el 50% en 2024).

La Gestión del Desempeño se erige como herramienta necesaria para la identificación de áreas de mejora en el trabajador de cara al desarrollo, identificar el grado de consecución de los objetivos marcados anualmente, las competencias y comportamientos de los profesionales.

La evaluación del desempeño se realiza al menos semestralmente y se mide, principalmente, a través de tres tipos de objetivos:

- De empresa: Vinculan a cada profesional con los resultados de la actividad general de la empresa, fomentando una visión común de la Compañía. Están constituidos por aquellos objetivos del Plan Estratégico que determine el Comité de Dirección, basándose en las líneas estratégicas, recomendaciones económicas y de mercado, así como en los resultados del ejercicio anterior.
- De equipo: Deben estar alineados con los objetivos de la Compañía y, a su vez, ambos se fijan tomando el Plan Estratégico y los Planes Operativos de las diferentes unidades como punto de partida.
- Personales: Están relacionados con la actuación de cada profesional. Se estructuran en objetivos específicos del puesto, valores y formación.

La ponderación de los distintos tipos de objetivos no es fija, sino que se determina anualmente por el Comité de Dirección, teniendo en cuenta las prioridades estratégicas definidas para cada ejercicio. Asimismo, el nivel organizativo del profesional y su capacidad de influencia en el cumplimiento de dichos objetivos influyen directamente en la asignación y ponderación de los mismos.

Durante el año, los superiores jerárquicos supervisan el progreso en el cumplimiento de los objetivos mediante el uso de indicadores y estadísticas. En el caso de los objetivos corporativos y de equipo, este seguimiento se realiza a través de los Planes Operativos. Los resultados obtenidos de estas evaluaciones están directamente vinculados a la retribución y permiten guiar el desempeño de los empleados, identificando posibles necesidades de formación.

Cabe destacar que el 100% de la plantilla en España participa en el sistema de gestión del desempeño, lo que refuerza el compromiso de la Compañía con la mejora continua y el desarrollo profesional de sus trabajadores.

Anualmente el Consejo de Administración aprueba, primero los Objetivos de Empresa y los del Equipo Directivo para el año en curso y posteriormente la consecución de los objetivos del Presidente-Consejero Delegado de Aena que, a su vez, son los Objetivos de Empresa, y los objetivos de los miembros del Equipo Directivo para el año en curso.

GOV-4: Declaración sobre la debida diligencia

GOV-4 32

El Grupo Aena ha implementado procedimientos para identificar, prevenir, mitigar y remediar los efectos adversos potenciales sobre los derechos humanos y el medioambiente, tanto en su actividad como en la de su cadena de valor. Esto incluye la identificación de riesgos reales y potenciales a través de análisis de impacto realizados previamente, basados en referencias de materiales internos y externos, como el informe de gestión consolidado y el mapa de riesgos del Grupo Aena.

El proceso de debida diligencia del Grupo Aena se basa en los pilares de "proteger, respetar y remediar" de los Principios Rectores de la ONU. Este proceso contempla la identificación y evaluación de riesgos, en el que se consideran tanto los impactos negativos reales como los positivos, así como la adopción de medidas de prevención y mitigación cuando sea necesario, además de la disposición de mecanismos de reclamación para abordar posibles vulneraciones.

La Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, junto con otras áreas clave de la Compañía, supervisan y gestionan el cumplimiento de estas prácticas, apoyados por mecanismos de comunicación interna y externa, como el canal de denuncias, que permite reportar posibles incumplimientos. Asimismo, se ha llevado a cabo una evaluación de doble materialidad para asegurar la alineación de los riesgos e impactos materiales identificados con las prioridades de la Compañía en materia de sostenibilidad.

Por otro lado, los Consejeros han participado en una sesión en materia de sostenibilidad sobre la Directiva de Reporte de Sostenibilidad y los nuevos estándares europeos y otra mas sobre los desafíos que plantea el cumplimiento de la CSRD para el Grupo Aena.



Grupo Aena con los Derechos Humanos

Formalizado el compromiso del Grupo 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 medioambiente



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 del Grupo 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
- Direcciones de Cumplimiento y Asuntos Legales
- Dirección de Innovación, Sostenibilidad y Experiencia Cliente
- Personas trabajadoras de la Compañía



Debida Diligencia en la Gestión de Riesgos Éticos y Financieros

El Grupo Aena ha implementado medidas de debida diligencia orientadas a la identificación, evaluación y mitigación de riesgos relacionados con la corrupción, el fraude, el blanqueo de capitales y los conflictos de interés. Este proceso está diseñado para asegurar que las operaciones del Grupo Aena se ejecuten bajo estándares éticos, legales y de transparencia, alineándose con las mejores prácticas internacionales y los marcos normativos vigentes.

Debida Diligencia en Relación con Terceros

El Grupo Aena ha desarrollado medidas de debida diligencia aplicables a las operaciones comerciales con socios y en el ámbito internacional 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. Este proceso examina:

1. La identidad de la contraparte y de sus administradores de hecho o de derecho.
2. La identidad del titular real, entendiéndose por tal al que lo es en virtud de lo dispuesto en la normativa vigente 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.

En relación con la contratación de proveedores, clientes comercial, representantes y agentes, el Grupo Aena aplica en sus procesos de contratación los principios de legalidad, eficiencia, transparencia, publicidad, concurrencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación, con el fin de que los contratos sean adjudicados al proponente que presente la mejor oferta.

Asimismo, el Grupo Aena asume el compromiso de mantener relaciones comerciales con proveedores y clientes cualificados, fiables e íntegros que garanticen la mejor oferta técnica y económica. Para cumplir con este compromiso, se implementarán 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.

Adicionalmente, se exige la inclusión de cláusulas anticorrupción en todos los contratos y pliegos que regulan las relaciones comerciales con terceros, garantizando así un marco de cumplimiento sólido y transparente.

Formación y Sensibilización

El Grupo Aena reconoce la importancia de la formación continua como una herramienta clave para garantizar la aplicación efectiva de los procedimientos de debida diligencia.

A fin de facilitar el entendimiento de estas prácticas en materia de debida diligencia, a continuación se detalla la correspondencia entre elementos esenciales del proceso, conforme al capítulo 4 de la NEIS 1, y los apartados del Informe de Sostenibilidad donde puede encontrarse la información al respecto de sus principales aspectos y etapas.

**Elementos esenciales de la debida diligencia****Apartados del Informe de Sostenibilidad**

a) Integración la debida diligencia en la gobernanza, la estrategia y el modelo de negocio

NEIS 2 GOV-2
NEIS 2 SBM-2

b) Colaboración con las partes interesadas afectadas en todas las etapas clave de la debida diligencia

NEIS 2 GOV-2
NEIS 2 SBM-2
NEIS 2 IRO-1
NEIS 2 MDR-P
NEIS temáticas: reflejar las diferentes etapas y objetivos de la colaboración con las partes interesadas a lo largo del proceso de debida diligencia

c) Identificación y evaluación de los impactos adversos

NEIS 2 IRO-1
NEIS 2 SBM-2

d) Adopción de medidas para hacer frente a esos impactos adversos

NEIS 2 MDR- A
NEIS temáticas: reflejar la gama de actuaciones, incluidos los planes de transición a través de los cuales se abordan los impactos

e) Seguimiento de la eficacia de estos esfuerzos y comunicación

NEIS 2 MDR-M
NEIS 2 MDR-T
NEIS temáticas: en relación con los parámetros y metas

GOV-5: Gestión de riesgos y controles internos de la divulgación de información sobre sostenibilidad

GOV-5 36 a) GOV-5 36 b) GOV-5 36 c) GOV-5 36 d) GOV-5 36 e)

El Grupo 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 al Grupo 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 del Grupo 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 1/2024 sobre Comisiones de Auditoría de Entidades de Interés Público de la CNMV).

El Sistema de Control y Gestión de Riesgos adoptado abarca todos los riesgos a los que el Grupo Aena está expuesto, prestando especial atención a aquellos que puedan afectar su viabilidad y sostenibilidad.

La metodología de gestión de riesgos es un proceso continuo y cíclico que incluye las siguientes etapas:

SISTEMA DE GESTIÓN DE RIESGOS

Desarrolla los principios básicos definidos en la Política de Control y Gestión de Riesgos
 Basados en el marco integrado de Gestión de Riesgos Corporativos COSO III (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission)

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

Política de Control y Gestión de Riesgos

La Política de Control y Gestión de Riesgos del Grupo Aena, actualizada en diciembre de 2024, tiene como objetivo establecer un marco general adecuado de control y gestión de las amenazas e incertidumbres de cualquier naturaleza que pudiesen afectar al Grupo Aena, estableciendo las directrices generales del Sistema de Gestión de Riesgos.

La política establece en su contenido las etapas metodológicas que conforman el proceso de gestión de riesgos, además de detallar los principios fundamentales que deben guiar dicho proceso

- La gestión de riesgos crea y protege el valor. Debe contribuir a la consecución de los objetivos del Grupo Aena.
- Debe estar integrada en la estrategia del Grupo Aena y en todos los procesos del Grupo Aena.
- Debe formar parte de la toma de decisiones a todos los niveles.
- Debe garantizar la adecuada utilización de mecanismos de control para mitigar los riesgos.
- La gestión de riesgos debe adoptar un enfoque integral.
- Debe recoger e informar de los riesgos del Grupo Aena de modo transparente, así como del funcionamiento del sistema desarrollado para el control y la gestión de los riesgos.
- Debe ser participativa: la implicación asegura que la gestión se mantenga aplicable y actualizada.
- Debe comprender una comunicación clara e interactiva con todas las partes involucradas.



- Debe actuar conforme a la ley y a la normativa correspondiente.

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 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 del Grupo 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 del Grupo 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 del Grupo 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 Aena 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 del Grupo Aena; asegurando el buen funcionamiento del Sistema de Gestión de Riesgos para que se identifiquen, gestionen y cuantifiquen adecuadamente los principales riesgos que afecten al Grupo Aena y reportando a los órganos de gobierno de la Compañía. Esta dirección es estructuralmente independiente del resto de áreas y direcciones.



Respuesta a los principales riesgos y a nuevos desafíos

El Sistema de Control y Gestión de Riesgos del Grupo 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 (SGSO).
- Sistema de Control Interno de la Información Financiera con certificación ISAE 3000.
- Sistema de Control Interno de la Información de Sostenibilidad (en desarrollo)
- 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.
- 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 promueve activamente la gestión de riesgos en todos los niveles de la Compañía, con acciones orientadas a fortalecer su cultura y prácticas de prevención. Entre las principales iniciativas destacan:

- 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 2024 se han desarrollado un total de 11 actuaciones formativas específicas, 6 dirigidas al personal de Aena España y 5 dirigidas al personal de ANB en Aena Brasil (10 en el 2023, de las que 4 se dirigieron al personal de Aena España y 6 al de ANB en Aena Brasil).
- Inversión en plataformas tecnológicas que facilitan y hacen más eficiente la identificación, gestión y monitorización de los riesgos clave (SAP GRC).

Finalmente, cabe destacar que los riesgos asociados al desarrollo internacional del Grupo Aena forman parte integral del Sistema de Control y Gestión de Riesgos, contribuyendo así a la protección de la estabilidad financiera y operativa de la Compañía en un entorno globalizado.

En conjunto, estas acciones refuerzan el compromiso del Grupo Aena con una gestión de riesgos eficaz, mejorando la capacidad de respuesta frente a desafíos actuales y futuros, y asegurando un control proactivo a través de herramientas innovadoras y formaciones continuas.

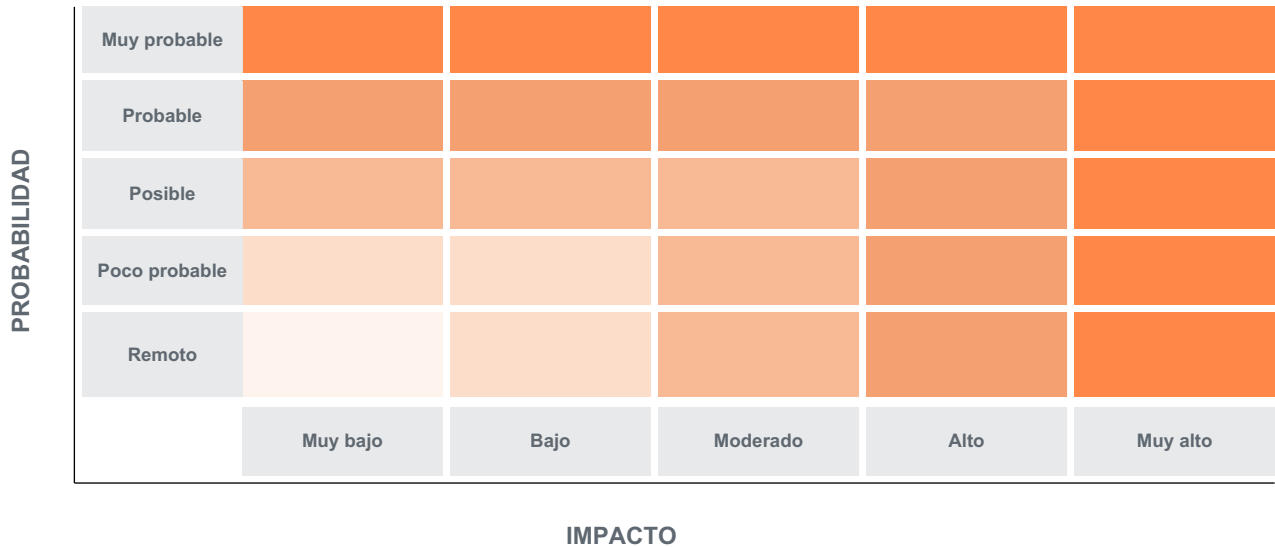
Riesgos en 2024

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 2024, se ha actualizado el Mapa de Riesgos teniendo en cuenta tanto fuentes internas (actualización del Plan Estratégico), como fuentes externas (benchmarks 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, clasificados en: estratégicos, operacionales, financieros, legales y de cumplimiento, de información, tecnológicos y sociales, medioambientales y de buen gobierno. La relación de los principales riesgos que componen el Mapa de Riesgos de Aena se detalla en el Apartado E del IAGC y la correspondiente Nota de las Cuentas Anuales Consolidadas.

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.



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

CATEGORÍAS DE RIESGOS

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



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

CATEGORÍAS DE RIESGOS

TIPO DE RIESGOS	CONTENIDO	MECANISMOS DE CONTROL Y ACTIVIDAD MITIGADORAS
FINANCIEROS	Se engloban dentro de esta categoría los riesgos de financiación, variaciones de tipos de interés y de tipo de cambio, riesgo de liquidez y riesgo de crédito, así como los relacionados con pasivos contingentes y otros riesgos fuera de balance.	<p>Política fiscal corporativa.</p> <p>Instrumentos de cobertura de tipo de interés, avales y fianzas.</p> <p>Sistema de control interno de la información financiera (SCIIF).</p> <p>Solicitud al Auditor Externo de examen, con alcance de seguridad razonable independiente, el Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera (SCIIF) de Aena S.M.E., S.A. (Sociedad dominante) y sociedades dependientes (el Grupo consolidado Aena o el Grupo) al 31 de diciembre de 2023, sobre la base de los criterios establecidos en COSO.</p> <p>Normativa interna y sistemas de control de la contratación.</p>
LEGALES Y DE CUMPLIMIENTO	Son riesgos relacionados con el carácter de obligatoriedad de las normas legales establecidas por los distintos organismos e instituciones de ámbito nacional e internacional relacionados con el cumplimiento de la legislación general (medioambiental, mercantil, penal, fiscal, laboral...), regulación sectorial y las normativas internas, así como los riesgos que puedan afectar a la reputación del Grupo Aena, especialmente los riesgos relacionados con la corrupción.	<p>Sistema de Cumplimiento normativo incluyendo procedimientos y políticas contra la corrupción y el fraude y política de gobierno corporativo.</p> <p>Seguimiento de acuerdos y litigiosidad con operadores comerciales.</p> <p>Gestión y monitorización de riesgos de cumplimiento a través de la aplicación SAP-RICUM y canal de denuncias.</p> <p>Política Fiscal Corporativa.</p> <p>DORA II.</p> <p>Código de Conducta.</p>
DE INFORMACIÓN	Son riesgos relacionados con la fiabilidad en la elaboración, obtención y comunicación de información financiera y no financiera, tanto interna como externa, relevante para el Grupo Aena.	<p>Sistema de Control Interno de la Información Financiera con certificación ISAE 3000.</p> <p>Sistema de Control Interno de la Información de Sostenibilidad (en desarrollo).</p> <p>Supervisión de la información financiera y no financiera por parte de los órganos de gobierno.</p> <p>Política General de Comunicación de la Información Financiera, No Financiera y Corporativa.</p> <p>Política de Comunicación y Contacto con los Accionistas.</p>



NEIS 2: Información general

E4: Biodiversidad y ecosistemas

S3: Colectivos afectados

E1: Cambio climático

E5: Uso de los recursos y economía circular

S4: Consumidores y usuarios finales

E2: Contaminación

S1: Trabajadores propios

G1: Conducta empresarial

E3: Recursos hídricos y marinos

S2: Trabajadores de la cadena de valor

Ley 11/2018

CATEGORÍAS DE RIESGOS

TIPO DE RIESGOS	CONTENIDO	MECANISMOS DE CONTROL Y ACTIVIDAD MITIGADORAS
<p>TECNOLÓGICOS</p>	<p>Son riesgos relacionados con la seguridad de las infraestructuras y los sistemas del ámbito tecnológico.</p>	<p>Plan de ciberseguridad y Plan Director de Seguridad de la Información. 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 frente a ciberataques (pérdida o daño a los sistemas informáticos y pérdida de datos almacenados).</p>
<p>SOCIALES, MEDIOAMBIENTALES Y DE BUEN GOBIERNO</p>	<p>Son los riesgos asociados con los derechos sociales de los empleados y resto de personas relacionadas con la actividad del Grupo Aena, con potenciales impactos medioambientales (incluyendo los relativos al cambio climático) y con la posibilidad de incumplimiento de una adecuada dirección y gestión de las normas de Gobierno Corporativo y transparencia.</p>	<p>Estrategia ante el cambio climático (Planes 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 <i>FTSE4good</i>, <i>DJSI</i>. Participación en iniciativas internacionales (<i>ACA Program</i>, <i>Net Zero Carbon</i>), reporte a <i>Carbon Disclosure Project</i> (CDP), Colaboración con terceros.</p>

Durante el ejercicio 2024, el Grupo Aena ha continuado avanzando en la implementación progresiva del Sistema de Control Interno de la Información de Sostenibilidad (SCIIS), con el objetivo de reforzar la fiabilidad de la información reportada. En este sentido, a lo largo del ejercicio se han desarrollado diversos procedimientos que recopilan información sobre los distintos indicadores, y se ha iniciado el trabajo en el análisis de la trazabilidad de los datos relacionados con el cálculo de la huella de carbono.

	NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
	E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
	S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Control de la información

La información de sostenibilidad generada en los aeropuertos del Grupo Aena es integrada, revisada y consolidada por las unidades centrales. Posteriormente, esta información se presenta a las Comisiones de Sostenibilidad y Acción Climática, así como a la Comisión de Auditoría, para su evaluación y validación. Finalmente, el Consejo de Administración aprueba la información y, adicionalmente, la unidad de Auditoría Interna anualmente hace una revisión exhaustiva del proceso.

Principios de reporte utilizados	
Calidad del Informe	Definición de los contenidos
Precisión Equilibrio Claridad Comparabilidad Fiabilidad Puntualidad	Inclusión de los grupos de interés Contexto de sostenibilidad Materialidad Exhaustividad
Principios de reporte	

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	

Todos los procesos de elaboración de la información de sostenibilidad desarrollados por el Grupo Aena se llevan a cabo con el objetivo de reflejar con precisión las métricas de sostenibilidad, evaluar éstas de acuerdo con la normativa aplicable y presentar la información de acuerdo con las exigencias de los reguladores y las necesidades del mercado.

Como se detalla en este informe, gran parte de la información de sostenibilidad es gestionada a través de sistemas informáticos, que asignan responsabilidades claras para la generación y documentación de los datos. Además, ciertos aspectos de esta información son administrados mediante sistemas de gestión específicos, que incluyen auditorías independientes según corresponda.

El Grupo Aena cuenta actualmente con controles internos en el proceso de divulgación de información sobre sostenibilidad, diseñados para garantizar la precisión y fiabilidad de los datos reportados.

Sin embargo, actualmente estos controles no están formalizados bajo un Sistema de Control Interno para la Información de Sostenibilidad (SCIIS) específico como indica la nueva directiva de Informe de Sostenibilidad Corporativa UE/2022/2464 (CSRD), y por ello, durante el ejercicio 2024, el Grupo Aena ha continuado trabajando en la progresiva implementación del SCIIS como medida para reforzar la fiabilidad de la información y dar cumplimiento a los requerimientos establecidos en la CSRD, cuya finalización de implementación está planificada para el ejercicio 2026.

Durante el ejercicio 2024 el Grupo Aena ha procedido con las siguientes acciones relacionadas con la implementación del SCIIS, con el objetivo de definir un modelo SCIIS que garantice las características de la información de sostenibilidad requeridas por la normativa aplicable (pertinencia, representación fiel, comparabilidad, verificabilidad y comprensibilidad):

	NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
	E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
	S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- Manual del SCIIS, donde se expone en primer lugar el contexto normativo que es de aplicación en el ámbito de la información de Sostenibilidad, así como los estándares de referencia y de aplicación para la elaboración del Informe de Gestión Consolidado, describiendo los riesgos asociados a la información de sostenibilidad, las tipologías de controles, así como el alcance los indicadores incluidos en el mismo y los roles y responsabilidades de cada uno de las tres líneas establecidas para asegurar el cumplimiento del modelo de control definido en el presente Manual.

- Matriz de alcance, considerado para el análisis del alcance del SCIIS el perímetro de consolidación de los estados financieros consolidados del Grupo Aena y el Estado de Información de sostenibilidad, esto es, los subgrupos España, Brasil y Reino Unido, integrados por sus correspondientes aeropuertos, tal y como se describe en la memoria consolidada. Asimismo, se ha partido del análisis de doble materialidad, el cual incluye todos los aspectos de la cadena de valor. Una vez identificados las temáticas o procesos SCIIS, se ha identificado un criterio societario para poder determinar la criticidad de los aeropuertos, teniendo en cuenta la representatividad de determinados parámetros dentro de cada una de las temáticas o procesos.

El SCIIS del Grupo Aena se está configurando en torno al modelo de COSO (*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*) y el modelo de las tres líneas del Instituto de Auditores Internos, proporcionando una visión integrada de cómo las diferentes partes de la organización interactúan de una manera efectiva y coordinada, haciendo más eficaces los procesos de gestión y control interno de los riesgos relevantes en materia del proceso de elaboración y reporte de la información de sostenibilidad del Grupo Aena.

Los responsables que se están definiendo en el SCIIS del Grupo Aena de acuerdo con el modelo mencionado en el apartado anterior, cuyas funciones se establecerán en el manual del Sistema de Control Interno de la Información de Sostenibilidad, son los siguientes:

- Consejo de Administración
- Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática
- Comisión de Auditoría
- Responsables de procesos implicados en la generación de la información de sostenibilidad (Primera línea). Las tareas principales a realizar por los responsables implicados en la elaboración de la información de sostenibilidad son las siguientes:

1. Compilar la información necesaria para elaborar las métricas, indicadores, así como la restante información cualitativa publicada
2. Establecer y ejecutar los controles que garanticen la calidad de los indicadores preparados.

- Unidad encargada del asesoramiento, seguimiento y supervisión del modelo de control interno de la información de sostenibilidad (Segunda línea). Se encarga del asesoramiento, seguimiento y supervisión del modelo de control interno de la información de sostenibilidad. Las principales tareas a realizar son las siguientes:

1. Garantizar la integridad y la coherencia del SCIIS.
2. Evaluar la presencia y suficiencia de los controles y su diseño para garantizar de forma razonable la fiabilidad de la información de sostenibilidad, en atención a su relevancia (conforme a la matriz de doble materialidad) y su complejidad.
3. Monitorizar el cumplimiento y ejecución de los controles conforme a la definición prevista en las matrices de riesgos y controles, mediante inspección de las evidencias aportadas, así como consultas a los ejecutores.

- Auditoría Interna (Tercera línea). Se encarga del aseguramiento del modelo. La Función de Auditoría Interna, como tercera línea, es realizar sus tareas de forma totalmente independiente de las otras dos líneas de defensa.



3. Estrategia

SBM-1: Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor

Modelo de negocio

SBM-1 40 (a) i, SBM-1 40 (a) ii, SBM-1 40 (a) iii, SBM-1 40 (b), SBM-1 40 (e), SBM-1 - 40 (f), SBM-1 40 (g), SBM-1 42 (a) SBM-1 42 (b), SBM-1 42 (c)

Aena S.M.E., S.A. es una sociedad mercantil estatal líder en la gestión de servicios aeroportuarios, operando un total de 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España. Ésta se destaca por su amplia experiencia, capacidad operativa y el alto nivel profesional de su equipo. A través de su filial Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (en adelante, "Aena Internacional"), el Grupo Aena participa en la gestión de 33 aeropuertos ubicados en distintos países de Europa y América, como Reino Unido, Brasil, México, Jamaica y un aeropuerto en Colombia.

La Compañía ofrece un servicio integral a sus clientes, que incluye pasajeros, compañías aéreas, agentes de handling y otros usuarios, garantizando accesibilidad plena y proporcionando un servicio de atención a personas con movilidad reducida (PMR) reconocido internacionalmente por su excelencia.



NEIS 2: Información general

E4: Biodiversidad y ecosistemas

S3: Colectivos afectados

E1: Cambio climático

E5: Uso de los recursos y economía circular

S4: Consumidores y usuarios finales

E2: Contaminación

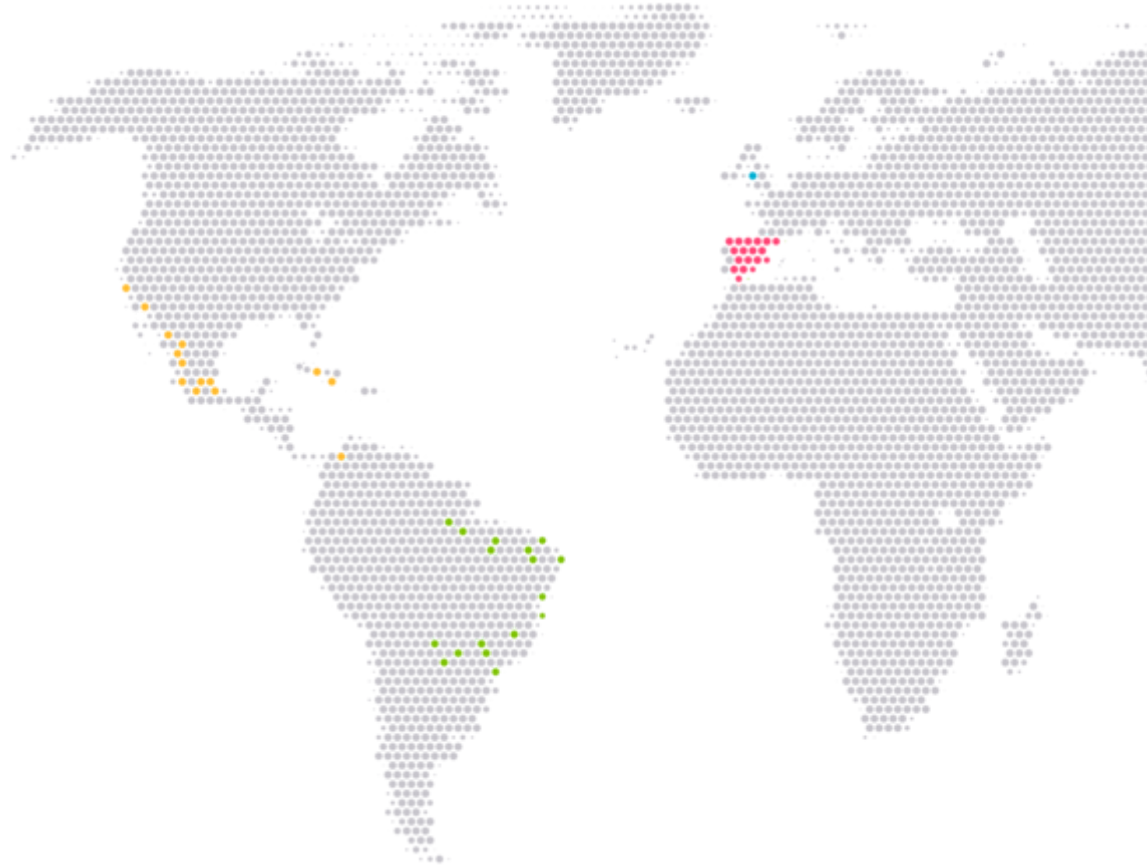
S1: Trabajadores propios

G1: Conducta empresarial

E3: Recursos hídricos y marinos

S2: Trabajadores de la cadena de valor

Ley 11/2018



<p>España</p>	<p>A Coruña (LCG) Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD) Albacete (ABC) Alicante-Elche Miguel Hernández (ALC) Almería (LEI) Asturias (OVD) Algeciras / Heliporto (AEI) Badajoz (BJZ) Bilbao (BIO) Burgos (RGS) César Manrique-Lanzarote (ACE) Córdoba (ODB) Ceuta / Heliporto (JCU) 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)</p>	<p>La Palma (SPC) León (LEN) Logroño-Agoncillo (RJL) Madrid - Cuatro Vientos (LECU) Melilla (MLN) Menorca (MAH) Málaga-Costa del Sol (AGP) Palma de Mallorca (PMI) Pamplona (PNA) Reus (REU) Sabadell (QSA) Salamanca (SLM) San Sebastián (EAS) Santiago-Rosalía de Castro (SCQ) Seve Ballesteros-Santander (SDR) Sevilla (SVQ) Son Bonet (LESB) Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna (TFN) Tenerife Sur (TFS) Valencia (VLC) Valladolid (VLL) Vigo (VGO) Vitoria (VIT) Zaragoza (ZAZ)</p>
<p>Reino Unido</p>	<p>Londres-Luton (LTN), Reino Unido.</p>	
<p>Brasil</p>	<p>Aeropertos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB): Recife Guararapes - Gilberto Freyre (REC) Maceió - Zumbi dos Palmares (MCZ) Aracaju - Santa Maria (AJU) João Pessoa - Presidente Castro Pinto (JPA) Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (JDO) Campina Grande - Presidente João Suassuna (CPV)</p>	<p>Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB): São Paulo/Congonhas - Deputado Freitas Nobre (CGH) Campo Grande (CGR) Corumbá (CMG) Ponta Porã (PMG) Santarém - Maestro Wilson Fonseca (STM) Marabá - João Correa da Rocha (MAB) Carajás - Parauapebas (CKS) Altamira (ATM) Uberlândia - Tenente Coronel Aviador César Bombonato (UDI) Montes Claros - Mário Ribeiro (MOC) Uberaba - Mário de Almeida Franco (UBA)</p>
<p>Sociedades participadas</p>	<p>Participación de Aena Internacional en 12 aeropuertos en México, 2 aeropuertos en Jamaica y 1 aeropuerto en Colombia.</p>	

Mercados atendidos y cambios en el 2024

A continuación se muestran un comparativo del desempeño operativo del Grupo Aena en tres de sus principales mercados internacionales: España, Reino Unido y Brasil, durante los años 2023 y 2024. Se muestran indicadores clave, como el número de empleados, el tráfico de pasajeros, el número de operaciones aeroportuarias y el volumen de carga (en toneladas) gestionado en cada país.

Estos datos permiten observar la evolución en cada región, destacando el crecimiento significativo en el volumen de pasajeros y operaciones, así como los ajustes en la plantilla de empleados para dar soporte al aumento de la actividad. El comparativo evidencia el papel estratégico que desempeña cada mercado en la expansión internacional del Grupo Aena y su capacidad de adaptación a las necesidades locales.

ESPAÑA		REINO UNIDO		BRASIL	
2023	2024	2023	2024	2023	2024
Nº de empleados		Nº de empleados		Nº de empleados	
8.502	8.714	814	944	795	851
Pasajeros		Pasajeros		Pasajeros	
283.195.399	309.344.423	16.195.502	16.735.984	41.094.929	43.375.976
Operaciones		Operaciones		Operaciones	
2.403.918	2.590.861	128.442	131.972	458.163	480.914
Carga (tn)		Carga (tn)		Carga (tn)	
1.079.676	1.280.167	26.043	30.666.426	98.115	110.804

Los aeropuertos gestionados por el Grupo Aena, incluyendo España, Reino Unido (Londres-Luton) y Aena Brasil, han concluido el año 2024 con un total de 369 millones de pasajeros, lo que representa un incremento del 8,5 % respecto al año 2023. Asimismo, se gestionaron 3.203,7 miles de movimientos de aeronaves, registrando un aumento del 7,1% en comparación con el año anterior, y se transportaron 1.421.638 toneladas de mercancía, lo que supone un crecimiento del 18,1% en relación al ejercicio previo.

Adicionalmente, el Grupo Aena se centra en reforzar la conectividad internacional desarrollando estrategias sólidas que amplíen su presencia en mercados globales.

Plan Estratégico 2022 - 2026

En 2022, el Grupo Aena presentó su Plan Estratégico 2022-2026, con el propósito de posicionar sus aeropuertos como los más seguros, eficientes, sostenibles y acogedores a nivel mundial. Este plan busca consolidar a los aeropuertos como motores clave de la economía y el turismo, al tiempo que generan valor para los accionistas, clientes y la sociedad en su conjunto.

En línea con este objetivo, el plan prioriza el desarrollo del negocio principal, centrado en mantener el liderazgo en seguridad y eficiencia operativa, así como en lograr un aumento significativo de los ingresos comerciales. Además, el Grupo Aena apuesta por el crecimiento a través de la diversificación, impulsando la expansión internacional y explorando nuevas áreas de negocio, como las Ciudades Aeroportuarias y otras oportunidades adyacentes.

La sostenibilidad se posiciona como un pilar fundamental que abarca todas las iniciativas de crecimiento, complementado por la innovación, la tecnología, la digitalización, la orientación al cliente y el fortalecimiento de la cultura y el talento, que se identifican como factores habilitadores esenciales para alcanzar estos objetivos.

Plan Estratégico 2022- 2026. Valores y propósitos



Objetivos estratégicos

Durante el año 2024, el Grupo Aena ha realizado una revisión y actualización de su Plan Estratégico, definiendo una serie de objetivos específicos para cada área de actividad, los principales se detallan a continuación.

Actividad aeronáutica

La estrategia del negocio aeronáutico de Aena se centra en:

- 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.
- Implementación de medidas relacionadas con energías alternativas, con el objetivo de reducir los costes energéticos y reforzar la sostenibilidad de las operaciones.

Actividad comercial

El Plan Estratégico también establece la actividad comercial como un pilar fundamental para el crecimiento. En este contexto, los principales objetivos definidos son los siguientes:

- Incrementar el ingreso comercial por pasajero en al menos un 32% para 2026 en comparación con 2019.
- Aumentar los ingresos comerciales totales en un 48% para 2026 respecto a los niveles de 2019.
- Ampliar la oferta de servicios digitales y fortalecer el programa de fidelización, cubriendo todas las etapas del recorrido del cliente, tanto dentro como fuera del aeropuerto.
- Diversificación hacia negocios adyacentes como el proyecto de ciudades aeroportuarias.

Actividad internacional

El principal objetivo es consolidar los activos internacionales del Grupo Aena.

En este sentido, la Compañía ha asumido con éxito el control de 11 nuevos aeropuertos en Brasil, sin que se registraran impactos operativos, y ha presentado ante el regulador los anteproyectos de inversión (CapEx), destacando el correspondiente al Aeropuerto de Congonhas, en São Paulo.

Asimismo, se han completado satisfactoriamente las inversiones obligatorias en los seis aeropuertos del Nordeste de Brasil, lo que constituye un hito prioritario para la consolidación de su portafolio internacional.

El Grupo Aena aspira a que la actividad internacional contribuya con un 15% del EBITDA para el año 2026.



La sostenibilidad, un elemento transversal de crecimiento

El Grupo Aena, consciente de su papel económico y social y del impacto que genera en los entornos donde opera, ha integrado la sostenibilidad como un eje transversal en su gestión. Como parte de este compromiso, durante 2024 la Compañía ha adelantado su objetivo de neutralidad en carbono en sus aeropuertos españoles a 2030, diez años antes de la fecha inicialmente prevista. Este avance se sustenta en el Plan de Acción Climática (PAC) y su Estrategia de Sostenibilidad, que contempla una inversión de 750 millones de euros para el período 2021-2030.

La sostenibilidad se encuentra plenamente integrada en el Plan Estratégico 2022-2026, consolidando los compromisos adquiridos en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 de los aeropuertos españoles así como con las estrategias de los aeropuertos de Luton y Brasil. Este enfoque permite al Grupo Aena adaptar sus iniciativas a las particularidades de las regiones donde opera, manteniendo metas comunes. Así, en el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton plasma su compromiso con la sostenibilidad en la *Responsible Business Strategy 2024-2027*, mientras que en Brasil se ha aprobado en 2024 su Plan de Acción Climática y se está trabajando para disponer de una Estrategia de Sostenibilidad durante 2025, adaptada a los retos locales y alineada con los objetivos corporativos globales.

Para la elaboración de las estrategias de sostenibilidad del Grupo Aena, se realizó un análisis previo de la normativa de aplicación a nivel global, europeo y local, así como de las estrategias y tendencias en materia de sostenibilidad con el objetivo de contextualizar la fijación de objetivos de empresa, alineando su estrategia de negocio con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, siendo especialmente reseñable su compromiso con el ODS 13 por su desempeño en la lucha contra el cambio climático.

Así, en relación al cambio climático, para la elaboración de la información correspondiente al gobierno, estrategia, gestión de riesgos y oportunidades, objetivos, métricas y evolución incluidas en el PAC, se tuvieron en cuenta las recomendaciones del *Financial Sustainability Board*, a través de su *Task Force on Climate related Financial Disclosures* (TCFD). A este respecto, es destacable que el Grupo Aena se encuentra adherido como “*supporter*” al TCFD, consolidándose así su papel en el ámbito de las empresas líderes comprometidas en la lucha contra el cambio climático.

Asimismo, se han tenido en cuenta las directrices derivadas del suplemento sobre la información relacionada con el clima, de la Comisión Europea de la Directiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece una descripción de las políticas de resultados y riesgos vinculados a las cuestiones ambientales.

Adicionalmente y para poder identificar los retos locales de los aeropuertos y de otros “*peers*” en materia de sostenibilidad, se realizaron reuniones diversas con los aeropuertos españoles y europeos así como otras empresas del ecosistema del sector aéreo tales como aerolíneas, fabricantes de aeronaves y productores energéticos.

Por último, los inversores desempeñan, cada vez más, un papel activo al influir en las organizaciones para abordar los riesgos materiales relacionados con la sostenibilidad o ESG, de manera que para el diseño de la Estrategia de Sostenibilidad y el Plan de Acción Climática de la Compañía se tuvieron en cuenta en su elaboración y definición de objetivos, los requerimientos marcados por los grupos de inversión.

Para asegurar la correcta ejecución de sus iniciativas en sostenibilidad, el Grupo Aena ha implementado un modelo de gobernanza que garantiza el cumplimiento de su hoja de ruta y su capacidad para abordar los principales desafíos ESG. Los retos crecientes en materia ambiental, social y económica se abordan como oportunidades para reforzar su estrategia, identificar nuevas áreas de crecimiento y consolidar la sostenibilidad como un pilar fundamental de su modelo de negocio.



NEIS 2: Información general

E4: Biodiversidad y ecosistemas

S3: Colectivos afectados

E1: Cambio climático

E5: Uso de los recursos y economía circular

S4: Consumidores y usuarios finales

E2: Contaminación

S1: Trabajadores propios

G1: Conducta empresarial

E3: Recursos hídricos y marinos

S2: Trabajadores de la cadena de valor

Ley 11/2018

Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 de Aena España



Descarbonización y reducción de la contaminación



Gestión responsable de recursos (agua, energía, promoción de la economía circular, etc)



Impacto en el entorno natural (biodiversidad)



Compromiso con la comunidad local (ruido, movilidad sostenible, protección de los derechos humanos, colectivos más vulnerables)



Diversidad, inclusión, conciliación y desarrollo profesional del talento interno

Responsible Business Strategy 2024-2027 (RBS), Reino Unido (Aeropuerto de Londres-Luton)



Responsabilidad y eficiencia ambiental



Participación en la comunidad



Seguridad y protección



Crecer con los empleados



Ofrecer una excelente experiencia al cliente



Cadena de suministros sostenibles

Estrategia de Sostenibilidad

La Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 en España se articula en torno a cinco programas estratégicos, diseñados para abordar los principales desafíos ESG identificados. Estos programas se desarrollan a través de 16 líneas de acción alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que se materializan en proyectos y acciones específicas con metas claramente definidas.

El seguimiento de esta estrategia se realiza mediante objetivos cuantitativos y KPIs específicos, cuyos avances son evaluados y reportados de manera periódica para asegurar el cumplimiento de las metas establecidas.

Adicionalmente, la estrategia promueve la colaboración con terceros, fomentando la participación en grupos de trabajo y la creación de proyectos conjuntos, con el objetivo de reducir el impacto ambiental y social de las actividades.

Esta nueva hoja de ruta, respaldada por una inversión aproximada de 750 millones de euros, no solo impulsa un desempeño sostenible de la Compañía, sino que también refuerza su papel como líder en sostenibilidad dentro del sector aeroportuario.

Asimismo, se lleva a cabo una revisión anual del progreso hacia los objetivos fijados, lo que permite identificar áreas de mejora y reforzar el compromiso con la consecución de las metas. Cabe destacar que el cumplimiento de estos objetivos se vincula a la retribución variable de la plantilla, incentivando la implicación activa en el logro de los mismos.



NEIS 2: Información general

E4: Biodiversidad y ecosistemas

S3: Colectivos afectados

E1: Cambio climático

E5: Uso de los recursos y economía circular

S4: Consumidores y usuarios finales

E2: Contaminación

S1: Trabajadores propios







G1: Conducta empresarial

E3: Recursos hídricos y marinos

S2: Trabajadores de la cadena de valor

Ley 11/2018

Programas Estratégicos y datos clave de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena España

	 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 <i>ground handling</i> sostenible.	Huella hídrica eficiente. Economía circular.	Movilidad sostenible Cooperación y concienciación. Calidad del aire. Gestión del ruido. Preservación de la biodiversidad	Relación con la comunidad. Gestión de personas.	Garantizar la transparencia de los resultados obtenidos a raíz del plan. Comunicación con las agencias de calificación ESG y los accionistas.
Algunos objetivos estratégicos	<ul style="list-style-type: none"> > Aeropuertos neutros en carbono en 2026. > Reducción del consumo de agua por pasajero. > Reducción de los contaminantes atmosféricos (NOx, SOx, PM). > <i>Zero Waste</i> 2030. > Proteger y fomentar la biodiversidad local y global. 			<ul style="list-style-type: none"> > Limitar el impacto del ruido en las comunicaciones locales. > En 2026 triplicaremos respecto a 2019 el importe destinado a iniciativas de acción social. > Y en 2030, supondrá el 1% del beneficio neto. > Aumentar el número de mujeres en puestos de dirección. 		
Algunos logros alcanzados durante 2024	<p>100% del consumo eléctrico procedente de fuentes renovables en la red española .</p> <p>70,4 % de reducción de emisiones propias de CO2e en la red española (año base 2019).</p> <p>El objetivo de alcanzar el objetivo <i>NET ZERO</i> de ACI EU, relativo al alcance 1 y 2, se ha anticipado en 10 años, modificando su meta inicial de 2040 al año 2030.</p> <p>Se incrementa el número de aeropuertos implicados y el nivel de las certificaciones ACA.</p>					



Inversión asociada, cercana a 750 M€

Nota: Se puede consultar el detalle de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 en la web de Aena. Asimismo, en el Informe de Sostenibilidad se detallan y describen las diferentes líneas de actuación y los correspondientes objetivos (consultar capítulos E2, E3 y E5).



El Grupo Aena ha reafirmado su compromiso con la sostenibilidad, integrándola como un pilar estratégico en todas sus operaciones. Este compromiso se refleja en la evaluación continua de sus productos, servicios y los mercados y grupos de clientes más relevantes, con el objetivo de asegurar que sus actividades estén alineadas con criterios ambientales, sociales y de gobernanza (ESG).

En cuanto a los servicios más relevantes que ofrece, el Grupo Aena ha desarrollado e implementado diversas iniciativas destinadas a mejorar la sostenibilidad de sus productos y servicios y que se relacionan con los programas estratégicos y líneas de acción de la siguiente forma:

- **Transición Energética:** vinculada con las líneas de acción de Energías renovables y Eficiencia energética. Todos los aeropuertos y helipuertos gestionados por Aena en España y Reino Unido utilizan energía eléctrica con garantía de origen 100% renovable desde 2020, que abastece iluminación, balizamiento de pistas y otros usos esenciales. En relación a Aena Brasil han incorporado diversas acciones relacionadas con la eficiencia energética y renovables en su reciente Plan de Acción Climática.
- **Movilidad y Operaciones Sostenibles:** Relacionado con las líneas de acción de Flota propia sostenible, Aviación y Movilidad sostenible y Flota *ground handling* sostenible, destacando los siguientes puntos:
 - Electrificación de vehículos (turismos y furgonetas) de la flota propia.
 - Incorporación de combustibles sostenibles (HVO) en vehículos y sistemas de calefacción.
 - Instalación de puntos de recarga eléctrica en los estacionamientos, facilitando la transición hacia vehículos menos contaminantes para empleados y pasajeros.
 - Promoción del uso de Combustible de Aviación Sostenible (SAF) por parte de las aerolíneas.
- **Innovación Tecnológica para la Sostenibilidad:** Ligado a la optimización de procesos mediante el uso de tecnologías avanzadas, lo que contribuye a una gestión eficiente de los recursos, desarrollo e impulso de nuevos modelos energéticos más sostenibles y a la reducción de emisiones. La colaboración con aerolíneas y otros grupos de interés nos permite respaldar el desarrollo de estas nuevas tecnologías y estándares de la industria.

Además, el Grupo Aena trabaja en estrecha colaboración con sus principales grupos de interés para cumplir sus objetivos de sostenibilidad reflejados en su estrategia, destacando:

- **Aerolíneas y Proveedores:** El Grupo Aena fomenta prácticas sostenibles en toda su cadena de valor mediante alianzas con aerolíneas, agentes de handling y concesionarios comerciales. Estas colaboraciones buscan garantizar que los estándares ambientales se apliquen de forma consistente en todas las actividades relacionadas.
- **Comunidades Locales:** El Grupo Aena mantiene un diálogo constante con las comunidades cercanas a sus aeropuertos. Las medidas incluyen la implementación de proyectos que mitigan impactos ambientales y fomentan beneficios sociales para las zonas colindantes.



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

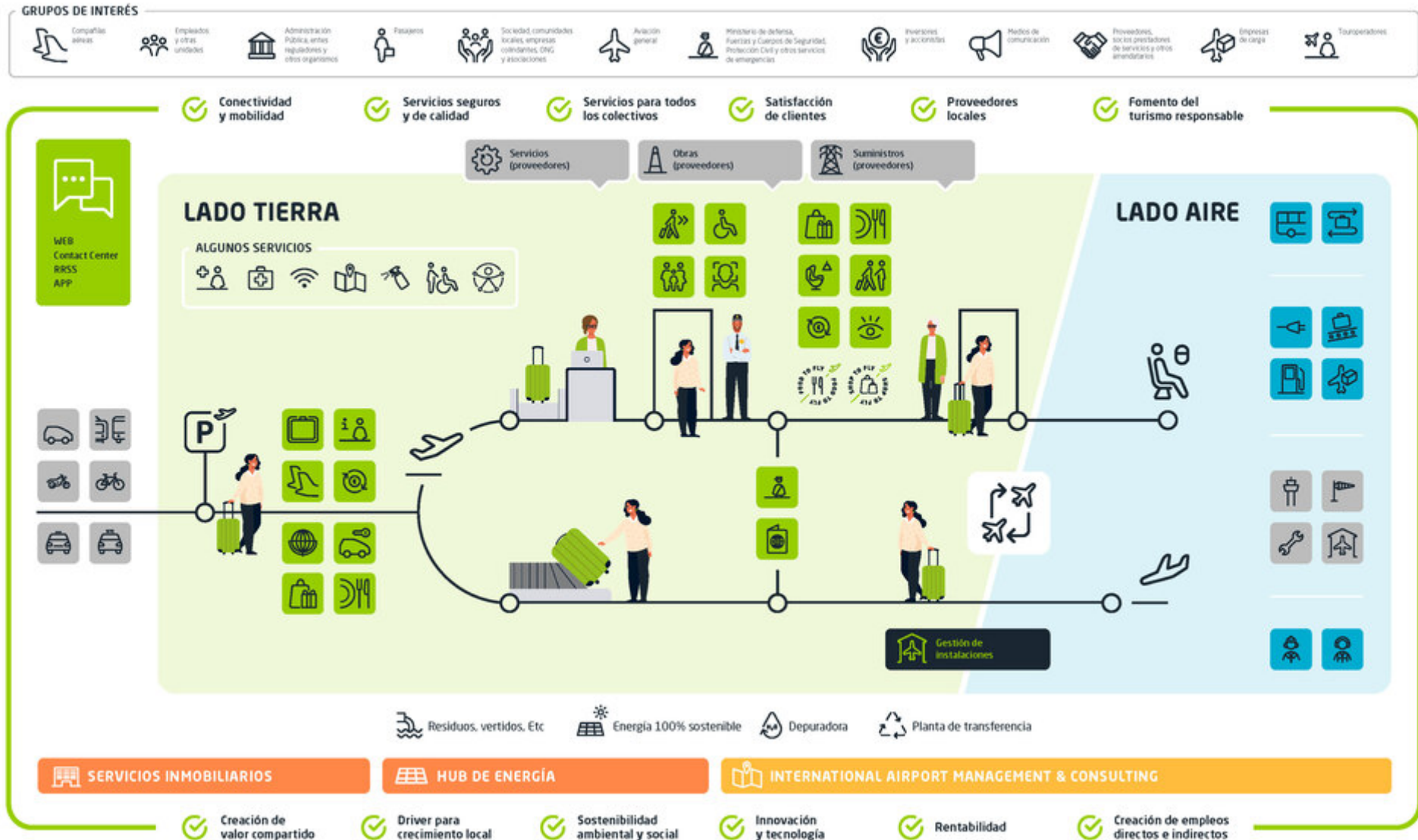
S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

La cadena de valor del Grupo Aena

La cadena de valor del Grupo Aena, como gestor aeroportuario líder, se compone de actores que permiten ofrecer servicios aeroportuarios de alta calidad.





NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Actividades del Grupo Aena

La actividad principal del Grupo Aena es la gestión aeroportuaria, estructurando sus operaciones en los siguientes segmentos:

- **Segmento de Aeropuertos:** Comprende la actividad aeronáutica y la gestión de espacios comerciales asociados, donde el Grupo Aena asume el rol de gestor del aeropuerto y de sus espacios comerciales, incluyendo aparcamientos y zonas VIP.
- **Segmento de Servicios Inmobiliarios:** Se centra en la prestación de servicios relacionados con el arrendamiento o cesión de uso de terrenos, edificios de oficinas, almacenes, hangares y naves de carga. Estos servicios están dirigidos a compañías aéreas, operadores de carga aérea, agentes de handling y otros proveedores de servicios aeroportuarios, facilitando el desarrollo de servicios complementarios y de apoyo a la actividad principal.
- **Segmento SCAIRM:** Incluye las operaciones llevadas a cabo por la sociedad Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A., gestionando esta infraestructura clave.
- **Segmento Internacional:** Este segmento está gestionado por Aena Desarrollo Internacional S.M.E., S.A. (Aena Internacional), que participa en la operación de 33 aeropuertos en diferentes países. Aena Internacional se apoya en la experiencia y el know-how aeronáutico del Grupo Aena para asumir las funciones derivadas de su participación en negocios internacionales. Además, en el ámbito de la consultoría aeroportuaria, la filial contribuye como experto en operaciones aeroportuarias, participando en proyectos estratégicos internacionales.

Agua Arriba

La cadena de valor del Grupo Aena está conformada por diversos tipos de proveedores que aportan bienes y servicios esenciales para las operaciones de la Compañía. Estos se clasifican principalmente en:

- **Obra:** proveedores relacionados con la construcción, mejora, ampliación y mantenimiento de terminales aeroportuarias, caminos y otras infraestructuras.
- **Servicios:** incluyen consultorías, mantenimiento técnico y otros servicios especializados.
- **Suministro:** comprende tanto productos administrativos como no administrativos necesarios para el funcionamiento diario (p.e. suministro de energía, agua, suministros de equipos informáticos, instrumentación específica, etc.).

La naturaleza de las relaciones con los proveedores varía según el tipo de producto o servicio ofrecido, estableciéndose a corto, medio o largo plazo. Asimismo, la ubicación geográfica de estos actores depende del país en el que operen las distintas sociedades del Grupo Aena.

Agua Abajo

Las actividades y servicios de agua abajo están orientados hacia los usuarios finales, que incluyen tanto individuos como organizaciones. Dentro de las principales tipologías de entidades que interactúan en esta etapa destacan:

- **Operación de Actividades Aeronáuticas:**
 - **Operación de terceros en lado tierra:** Operaciones relacionadas con las actividades de las aerolíneas en tierra (handling), actividades comerciales y las actividades de seguridad y control (pasaporte y fronteras, control de seguridad FFCCSE (con entidades públicas y privadas), entrega de equipaje (SATE), fast line, fast track, servicio de limpieza, servicio "Asistencia sin barreras".
 - **Operación de terceros en lado aire:** Operación de las aerolíneas dentro del espacio aéreo controlado, relativo tanto a transporte de pasajeros como de carga -aterriaje y despegue-, Control de Tránsito Aéreo, control de plataforma, servicios meteorológico, actividades de handling (baggage, catering, cleaning, etc.), refueling, FBOs, CARGO, etc., servicio médico, servicios de mantenimiento de instalaciones de asistencia a aeronaves y operación de pasarelas, servicios de ayudas de navegación y comunicación; y Control de Fauna.
- **Operación de Actividades No Aeronáuticas:** Operaciones comerciales ejecutadas por terceros (tiendas, restaurantes, tiendas libres de impuesto, alquiler de vehículos, publicidad, arrendamientos, etc.), cambios de moneda, devolución de IVA, y otros servicios financieros, máquinas de plastificado de equipajes, otras máquinas expendedoras, servicios regulados (farmacias, estancos, lotería, etc.), supermercados, servicios de apoyo a los pasajeros ejecutados por el Grupo Aena (control epidemiología, etc.) y servicios complementarios (stands solidarios para ONGs, servicios religiosos, etc.), y gestión de residuos.
- **Inversiones:** Inversión en infraestructura aeroportuaria en otros países, teniendo un control parcial y un porcentaje en la operación (en alianza con otras organizaciones) en Colombia, Jamaica y México.

Estos utilizan los productos y servicios del Grupo 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 agua abajo puede ser de corto, medio o largo plazo. Por último, cabe resaltar que la mayoría de las entidades agua abajo están ubicadas en las mismas jurisdicciones en las que opera el Grupo Aena.



SBM-2: Intereses y opiniones de los grupos de interés

SBM-2 45 (a) i SBM-2 45 (a) ii SBM-2 45 (a) iii SBM-2 45 (a) iv SBM-2 45 (a) v SBM-2 45 (b) SBM-2 45 (c) i SBM-2 45 (c) ii SBM-2 45 (c) iii SBM-2 45 (d)

La gestión adecuada y la comunicación efectiva con los grupos de interés son fundamentales para que el Grupo Aena logre sus objetivos estratégicos, genere valor a largo plazo, cumpla con el interés social y desarrolle un modelo de negocio responsable y sostenible. Esta relación se sustenta en los principios de transparencia, diálogo, generación de confianza y creación de valor compartido.

El Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA II), establece las condiciones que deberán cumplirse en los aeropuertos de la red de Aena España en materia de calidad y medioambiente, capacidad e inversiones. Este documento, aprobado por el Gobierno de España a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, detalla las inversiones obligatorias que Aena España debe llevar a cabo, los niveles de capacidad que deben asegurarse para atender la demanda de tráfico aéreo y la evolución de las tarifas aeroportuarias. Asimismo, fija estándares mínimos de calidad del servicio que incluyen aspectos como seguridad, puntualidad, limpieza y confort de los pasajeros.

De acuerdo con el marco normativo, y al igual que el DORA 2017-2021, la elaboración del DORA II ha sido fruto de un proceso de consultas con las compañías aéreas y de valiosas contribuciones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, la Dirección General de Política Económica del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Asimismo, su redacción se ha nutrido de las aportaciones de los Comités de Coordinación Aeroportuaria e los distintos territorios, en los que participan representantes de los gobiernos regionales y locales y los sectores económicos y sociales de las regiones y del resto de agentes que intervienen en el sector aéreo.

La Política de Relaciones con los Grupos de Interés establece los principios y directrices que proyectan los valores de la Compañía y promueven un marco de colaboración basado en estos pilares. Este compromiso se formaliza mediante dicha Política, el Código de Conducta, la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo y la Política de Sostenibilidad, documentos aplicables tanto al Grupo Aena como a las sociedades que forman parte de su grupo, incluyendo los siguientes principios rectores:

- El Grupo Aena construye relaciones basadas en la responsabilidad, la ética, la integridad, el desarrollo sostenible, el respeto a los derechos humanos y la consideración de las comunidades afectadas por sus actividades.
- Garantiza la legalidad vigente en todas sus relaciones, actuando con eficiencia, transparencia y ética, y alineándose con su Política contra la corrupción y el fraude.
- Facilita canales de comunicación claros y efectivos para garantizar el acceso equitativo a la información y la participación, asegurando el trato igualitario y el respeto a los derechos de sus grupos de interés.
- Mantiene relaciones abiertas y colaborativas con autoridades, organismos reguladores y administraciones públicas.
- Promueve el diálogo con los grupos de interés, con especial atención a las comunidades locales y los territorios donde opera, considerando sus necesidades, expectativas y puntos de vista.
- Evalúa periódicamente los mecanismos de relación para garantizar que responden de manera eficiente a las necesidades de cada momento.
- Impulsa la participación activa de los grupos de interés en el proyecto empresarial, fomentando la creación de valor compartido para todos los involucrados.
- Construye relaciones robustas, estables y a largo plazo, fundamentadas en la corresponsabilidad, el respeto y la integridad.
- Promueve la diversidad en todas sus formas, con especial atención al desarrollo profesional de sus colaboradores y miembros.

La política está disponible para cualquier persona a través de la página web corporativa y es de aplicación a todos los grupos de interés del Grupo Aena, así como de cualquiera de las sociedades integradas en su grupo en los términos establecidos en el artículo 42 del Código de Comercio. Sin perjuicio de lo anterior, las filiales domiciliadas fuera de España son conocedoras de que pueden realizar las adaptaciones necesarias para dar cumplimiento al derecho local que les resulte de aplicación.

Por otro lado, la Compañía asegura la participación de los trabajadores de la cadena de valor en la política mediante la formación y sensibilización para mejorar sus conocimientos y entendimiento del rol que ocupan en la organización. Además, difunde buenas prácticas y oportunidades de mejora derivadas de la política a través de canales de comunicación y herramientas de reporte, fomentando el intercambio de información e integrando sus opiniones en las futuras actualizaciones.

La aprobación y supervisión a alto nivel de esta política es responsabilidad del Consejo de Administración, mientras que el seguimiento y control de su aplicación en los procesos es llevado a cabo por la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo.

El Grupo Aena organiza a sus grupos de interés en categorías específicas, las cuales se subdividen en distintos colectivos y entidades. Para su correcta identificación, segmentación y priorización, la Compañía utiliza diversas herramientas, entre las que destaca el Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Medioambiente y Eficiencia Energética (SGI). Este sistema permite a las unidades y centros del Grupo Aena analizar posibles cambios en las necesidades y expectativas de los grupos de interés, así como evaluar periódicamente el cumplimiento de sus requisitos, con el objetivo de mejorar los servicios ofrecidos.

Para garantizar una comunicación efectiva, el Grupo Aena dispone de mecanismos de diálogo y comunicación adaptados a cada grupo de interés. Estos mecanismos aseguran una interacción fluida que permite identificar y comprender sus necesidades, expectativas y los asuntos más relevantes.

Asimismo, el Grupo Aena refuerza este sistema mediante el diseño e implementación de acciones de formación y sensibilización dirigidas a los empleados, con especial foco en las áreas más directamente involucradas en la relación con los grupos de interés.

El proceso de participación de los grupos de interés del Grupo Aena se estructura a través de herramientas y mecanismos bidireccionales que fomentan el diálogo, la colaboración y la rendición de cuentas de manera continua. Este enfoque no solo fortalece el compromiso del Grupo Aena con sus *stakeholders*, sino que también permite evaluar y mejorar, de forma constante, la relación y la confianza mutua.



Entre los grupos de interés del Grupo Aena, los más relevantes en relación con su actividad son los pasajeros y las compañías aéreas. Para ambos, el Grupo Aena realiza un análisis periódico de sus necesidades y expectativas a través de la matriz de Partes Interesadas, lo que permite una segmentación específica por cliente. Para más información sobre los canales de comunicación para recoger los intereses y opiniones de pasajeros y compañías aéreas, consultar capítulo [S4](#).

En cuanto a la participación de los grupos de interés, en Reino Unido es importante destacar la labor del Aeropuerto de Londres-Luton, que organiza talleres periódicos para sus proveedores. El Aeropuerto de Londres-Luton tiene objetivos y compromisos claros para ofrecer una cadena de suministro local sólida que complemente los objetivos de sostenibilidad del aeropuerto y contribuya al mismo tiempo a la economía local. El principal objetivo de estos talleres es ofrecer expectativas y compartir buenas prácticas con los posibles proveedores de la economía local, facilitando así la mejora continua y proporcionando a las empresas conocimientos e información sobre cómo trabajar en el ámbito aeroportuario, al tiempo que contribuyen a los objetivos compartidos de sostenibilidad en materia de medioambiente y valor social.

Además de los grupos de interés previamente mencionados, el Grupo Aena considera que las entidades sociales y organizaciones no gubernamentales juegan un papel estratégico en su relación con los *stakeholders*. La colaboración conjunta y la puesta en marcha de iniciativas comunes permiten fortalecer los vínculos, comprender las expectativas compartidas y generar un mayor impacto positivo en la Compañía. Para más información sobre los canales de comunicación para recoger los intereses y opiniones de las entidades sociales y organizaciones no gubernamentales, consultar capítulo [S4](#).

Comunicación del Grupo Aena con sus grupos de interés



RRSS

Alianzas

Web

Prensa

Diálogo

Informe de sostenibilidad y otros informes

Comisión de Nombramientos y Retribuciones

Consejo de administración

Principales Grupos de Interés	Herramientas para comunicarnos	Expectativas o propósito
<p>Pasajeros (Bajo coste, seniors, business, en familia, ocio, etc.)</p>	<p>Seguimiento y gestión de RQS Análisis periódico encuestas ASQ Encuestas EMMA Seguimiento de indicadores de procesos Indicadores DORA Dispositivos "HappyorNot" Oficina de atención ambiental en el caso de pasajeros</p>	<p>Ausencia de costes sobrevenidos Buena relación calidad/precio Excelencia en el servicio Oferta comercial y de restauración Eficiencia, atención y amabilidad del personal</p>
<p>Compañías aéreas (Bajo coste y tradicionales)</p>	<p>Encuestas a compañías Contacto directo/ reuniones Indicadores asociados a procesos con compañías Asistencia a foros y conferencias especializadas Comité de usuarios Grupos de trabajo</p>	<p>Procedimientos de trabajo eficientes y coordinados Calidad del servicio Colaboración activa Información operativa y de análisis de mercados potenciales</p>
<p>Empleados y otras unidades</p>	<p>Buzón de sugerencias/ Intranet Encuestas de Formación Indicadores de los procesos de Gestión de RRHH Sistema de Gestión del Desempeño Sistema de Cumplimiento Normativo Reuniones con representación sindical Encuestas de satisfacción internas Reuniones internas Auditorías internas y externas Consultas e información pública ruido</p>	<p>Reconocimiento Desarrollo profesional Transparencia y ética Facilidad para aportar ideas</p>
<p>Administración pública, entes reguladores y otros organismos (ENAI, AEMET)</p>	<p>Sistema de Cumplimiento Normativo Comités especializados Auditorías internas y externas Evaluación de cumplimiento de requisitos legales Reuniones/ contactos Grupos de trabajo Inspecciones</p>	<p>Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento Reuniones / Comités específicos por centro</p>



Objetivos Comunes

Principales Grupos de Interés	Herramientas para comunicarnos	Expectativas o propósito
Ministerio de Defensa, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Protección Civil y otros servicios de emergencias	<p>Comité especializados (emergencia, Nacional de Seguridad, Simulacros, etc.)</p> <p>Reuniones</p> <p>Comité Auditorías de AESA e internas</p> <p>Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento</p>	<p>Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento</p> <p>Reuniones / Comités específicos por centro</p>
Sociedad, comunidades locales / empresas colindantes / ONGs / asociaciones	<p>Comité especializados (emergencia, Nacional de Seguridad, Simulacros, etc.)</p> <p>Reuniones</p> <p>Comité Auditorías de AESA e internas</p> <p>Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento</p>	<p>Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento</p> <p>Reuniones / Comités específicos por centro</p>
Inversores y accionistas	<p>Reuniones</p> <p>Junta General</p> <p>Información pública</p> <p>Comunicaciones a la CNMV</p> <p>Canales de contacto de relación con Inversores</p>	<p>Participación en reuniones y conferencias</p> <p>Información pública regulatoria</p> <p>Publicación de resultados y datos de actividad</p> <p>Seguimiento del Plan de Acción Climática</p> <p>Consultas del modelo de negocio</p> <p>Consultas sobre aspectos sociales y de gobierno corporativo</p>
Medios de comunicación	<p>Reuniones</p> <p>Seguimiento y gestión de RQS</p> <p>Seguimiento de noticias en los medios</p>	<p>Reuniones del Consejo de Administración</p> <p>Junta General de accionistas</p> <p>Publicación de resultados</p> <p>Sistema de Control Interno de la Información Financiera</p> <p>Sistema de Gestión de Riesgos</p> <p>Auditorías internas y externas</p>
Proveedores, socios prestadores de servicios y otros arrendatarios, empresas de carga, turoperadores	<p>Contactos directos y reuniones con contratistas, arrendatarios, agentes handling, Comités de usuarios, gestión de RQS</p> <p>Indicadores</p> <p>Seguimientos y Análisis</p> <p>Grupos de trabajo</p> <p>Análisis de resultados del servicio prestado</p> <p>Encuestas Salas VIP, parking y servicios comerciales, compañías</p> <p>Foros y conferencias</p>	<p>Reuniones con contratistas, Comités de usuarios</p> <p>Seguimientos contratistas / servicio prestado</p> <p>Grupos de trabajo</p> <p>Seguimiento y gestión de RQS</p> <p>Indicadores DORA, PPT, asociados a procesos</p> <p>Encuestas a compañías y operadores</p> <p>Contacto directo/ reuniones</p> <p>Asistencia a foros y conferencias especializadas</p> <p>Contacto directo/ reuniones</p> <p>Comités de facilitación de carga</p>
Aviación General	<p>Comité de usuarios</p> <p>Contacto directo/ reuniones</p> <p>Grupos de trabajo</p>	<p>Comité de usuarios</p> <p>Contacto directo/ reuniones</p> <p>Grupos de trabajo</p>



Objetivos Comunes



Para asegurar una comunicación efectiva y bidireccional, el Grupo Aena pone a disposición de sus grupos de interés diversos canales de comunicación, entre los que destacan su página web corporativa, los distintos portales que la componen y las redes sociales. Estos medios facilitan el diálogo con los grupos de interés y refuerzan la transparencia, un valor fundamental para la Compañía, ya que representa un pilar clave en la construcción de credibilidad y confianza. Además, asegurar el derecho de los ciudadanos a acceder a información pública constituye una prioridad para el Grupo Aena, reafirmando su compromiso con una gestión abierta y accesible.

La intranet corporativa se configura como principal herramienta y repositorio de documentación para todos los empleados del Grupo Aena. En ella, se pone a disposición de las personas trabajadoras información de actualidad de la Compañía, tanto corporativa como de temas de interés y utilidad para el personal. Además, cuenta con más de 30 portales temáticos y accesos directos a sitios de interés para la plantilla. En los distintos portales, el personal puede encontrar todas las herramientas necesarias para su trabajo, así como información relevante de todas las áreas.

Asimismo, a lo largo de 2024, entre estos contenidos, destacan varias campañas relacionadas con temáticas o ámbitos estratégicos que se han llevado a cabo a través de este medio y los demás canales de comunicación interna, sobre comunicación y liderazgo para personal con personas a su cargo, sobre igualdad y diversidad, sobre la gestión de los datos en la Compañía o sobre cumplimiento normativo, entre otros.

En línea con su propósito de mejora continua, en 2024 el Grupo Aena seguido modernizando la estructura y contenidos de la Web Pública para ofrecer a todos sus grupos de interés una información fiable, clara y actualizada. La web de la Compañía incluye contenidos relevantes sobre el perfil de la Compañía, su estrategia y acciones enfocadas en la sostenibilidad ambiental, así como su compromiso con la sociedad y el entorno en el que opera. Además, aborda temas relacionados con el desarrollo de competencias y ocupaciones dentro de la organización, al tiempo que proporciona recursos específicos para profesionales de la prensa y ofrece información detallada y estructurada para satisfacer las necesidades de diversos grupos de interés, desde pasajeros y acompañantes hasta accionistas, aerolíneas y proveedores.

El portal de pasajeros proporciona datos esenciales para planificar el viaje: información sobre vuelos, reservas de parking, transporte, servicios del aeropuerto (tiendas, restaurantes, alquiler de coches, servicios VIP, accesibilidad y mapas, información sobre equipajes y controles, documentación y visados de impactos en el viaje y un apartado específico para los viajeros con necesidades especiales). Además, los usuarios pueden adquirir los servicios VIP disponibles en los aeropuertos: acceso a salas, servicio de Fast Lane (acceso rápido a la zona de embarque) y asistencia personalizada *Meet & Assist*. y explorar y reservar opciones en los Marketplaces de Aena *Food to Fly*, *Shop to Fly* y Aena Travel.

El portal de accionistas e inversores ofrece información clara, transparente y actualizada sobre la evolución de la acción del Grupo Aena, incluyendo datos sobre cotización, dividendos, capital social, informes económico-financieros, gobierno corporativo y planes estratégicos. Las aerolíneas, por su parte, encuentran en su portal información sobre rutas potenciales, incentivos, tarifas y aspectos operativos y comerciales, que les permiten evaluar oportunidades para ampliar o consolidar su modelo de negocio. El portal de oportunidades de negocio detalla las líneas de emprendimiento y las licitaciones abiertas que el Grupo Aena ofrece a las empresas interesadas en formar parte de los aeropuertos.

En cuanto al ámbito corporativo, la web destaca los principales datos de la Compañía, su estructura y su compromiso con la sostenibilidad, la transparencia y el empleo.

Los ciudadanos disponen de un portal que permite la presentación de todo tipo de reclamaciones, quejas o sugerencias referentes a las instalaciones, servicios aeroportuarios y a las empresas o entidades oficiales y comerciales que operan en los aeropuertos. También existen dos portales específicos de contratación de proveedores y contratación comercial, donde se pueden consultar la evolución de expedientes y contratos menores, con actualizaciones diarias que garantizan la transparencia y la comunicación de todos los aspectos relevantes de la Compañía.

En cuanto a accesibilidad digital, el Grupo Aena está comprometida con garantizar que los contenidos de su web cumplan con la certificación Doble A de acuerdo con las recomendaciones del grupo internacional WAI (*Web Accessibility Initiative*), perteneciente al W3C (*World Wide Web Consortium*). Este grupo busca evitar cualquier forma de discriminación digital que pueda generar exclusión social en el entorno virtual. El Grupo Aena asegura que las técnicas empleadas en su portal cumplen con las directrices de la WAI en lo referente a marcado XHTML y CSS, aunque reconoce excepciones en aspectos como documentos PDF, subtítulo y audiodescripción de vídeos, y el reproductor multimedia utilizado.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

SBM- 3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y modelo de negocio

SBM-3 48 (a), SBM-3 48 (b) , SBM-3 48 (c), SBM-3 48 (c) i , SBM-3 48 (c) ii, SBM-3 48 (c) iii, SBM-3 48 (c) iv, SBM-3 48 (d), SBM-3 48 (f), SBM-3 48 (g), SBM-3 48 (h)

El Grupo Aena reconoce la relevancia de los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados a lo largo de sus operaciones y su cadena de valor, considerándolos impulsores esenciales para garantizar un modelo de negocio resiliente y alineado con los principios del desarrollo sostenible. A través de su Plan Estratégico 2022-2026, de la estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, el Plan de Acción Climática 2021-2030, la *Responsible Business Strategy* en Reino Unido y el Plan de Acción Climática de Aena Brasil, la Compañía ha establecido objetivos concretos, indicadores clave y políticas destinadas a limitar y reducir los impactos negativos, gestionar los riesgos más críticos y aprovechar las oportunidades que surgen del entorno global en constante transformación. Este enfoque estratégico integra un análisis exhaustivo que abarca tanto las operaciones propias del Grupo como las fases ascendentes y descendentes de su cadena de valor, implicando a proveedores, colaboradores y comunidades locales.

En el ámbito del cambio climático, los fenómenos meteorológicos extremos, como el aumento de temperaturas y la frecuencia de eventos impredecibles serán cada vez más frecuentes, pudiendo incrementar los costes operativos y afectar a la infraestructura aeroportuaria, requiriendo medidas de adaptación para garantizar la continuidad de sus operaciones. Sin embargo, el cambio climático también puede presentar oportunidades, entre las que destacan la implementación de proyectos de energía fotovoltaica, la electrificación progresiva de las operaciones y la distribución de combustibles sostenibles (SAF). Estas acciones no solo mitigan los riesgos asociados al cambio climático, sino que también refuerzan la eficiencia energética, reducen la dependencia de combustibles fósiles y consolidan al Grupo Aena como un referente en sostenibilidad.

En cuanto a la contaminación, se han identificado impactos negativos asociados a las emisiones, generadas tanto por las operaciones del Grupo Aena como por su cadena de valor. Asimismo, la contaminación acústica derivada de estas actividades afecta a las comunidades cercanas. Frente a estos desafíos, la Compañía ha implementado medidas para optimizar sus procesos y ha apostado por tecnologías limpias, con el objetivo de reducir las emisiones y mitigar sus impactos negativos. Estas iniciativas no solo fomentan una convivencia más armónica con las comunidades locales, sino que también refuerzan la reputación del Grupo Aena y su compromiso con un entorno sostenible.

El Grupo Aena ha identificado impactos relacionados con la biodiversidad, generados principalmente por las operaciones aeronáuticas. Las actividades de expansión y construcción de infraestructuras, las operaciones en tierra, la iluminación de las instalaciones aeroportuarias, así como los despegues y aterrizajes de aeronaves, son fuentes clave de estos impactos afectando a la biodiversidad. Consciente de estos impactos, la Compañía ha adoptado un enfoque activo para mitigar sus efectos, implementando medidas de conservación y mitigación con el objetivo de preservar la biodiversidad. Estas acciones refuerzan la responsabilidad ambiental del Grupo Aena, promoviendo una integración más armoniosa de sus actividades con el entorno natural.

En el ámbito de los derechos humanos y laborales la Compañía ha impulsado iniciativas destinadas a garantizar condiciones laborales dignas, promover la igualdad de oportunidades y fomentar un entorno inclusivo y seguro, respondiendo así a las expectativas de sus empleados y colaboradores y reforzando su compromiso con los derechos humanos.

En relación con los consumidores y usuarios finales, el Grupo Aena en áreas como el acceso a la información, calidad de servicio, seguridad personal, la Compañía ha identificado oportunidades significativas en la innovación tecnológica y la mejora de la accesibilidad de los servicios. La adopción de soluciones digitales y la optimización de procesos contribuyendo a mejorar la experiencia del cliente, ofreciendo servicios más eficientes y fortaleciendo la confianza y satisfacción de los usuarios que dependen de las infraestructuras gestionadas por el Grupo Aena.

Actualmente, los impactos, riesgos y oportunidades identificados están integrados en la estrategia del Grupo Aena. Para hacer frente a los mismos, la estrategia incluye la transición energética, con la electrificación de operaciones y la adopción de combustibles sostenibles, la optimización de procesos mediante tecnologías limpias, la mejora en la gestión ambiental y la protección activa de la biodiversidad, así como la digitalización de servicios para garantizar la calidad operativa y la experiencia del cliente.

El Grupo Aena ha definido un enfoque temporal claro para abordar estos desafíos. A corto plazo, las acciones se centran en la implementación de medidas inmediatas que permitan reducir las emisiones y cumplir con las regulaciones ambientales. A medio plazo, la Compañía impulsará la transformación tecnológica y la electrificación progresiva de sus operaciones. Finalmente, el objetivo es alcanzar el *Net Zero* en carbono, consolidando un modelo operativo sostenible, resiliente y respetuoso con las personas y el medioambiente. La implicación del Grupo Aena en estos aspectos se materializa tanto a través de sus actividades propias, donde se generan impactos ambientales y sociales directos, como en sus relaciones comerciales con proveedores y colaboradores a lo largo de la cadena de valor.

El Grupo Aena mediante al análisis continuo de sus impactos, riesgos y oportunidades garantiza su capacidad para anticiparse y adaptarse a un entorno en constante cambio. La identificación y gestión efectiva de los impactos, riesgos y oportunidades no solo minimizan los efectos negativos, sino que también permiten a la Compañía aprovechar las oportunidades que surgen de la innovación, la sostenibilidad y la transformación tecnológica. De esta manera, el Grupo Aena consolida un modelo de negocio competitivo, responsable y alineado con las expectativas globales de desarrollo sostenible y las necesidades de sus grupos de interés, contribuyendo activamente a un futuro más equilibrado y próspero.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En el presente ejercicio, los riesgos y oportunidades materiales del Grupo Aena han sido de tal naturaleza que su impacto en la situación financiera y el rendimiento de la empresa se considera mínimo. La evaluación de estos factores sugiere que no se han percibido cambios significativos en los valores de los activos y pasivos en los estados financieros en el presente ejercicio. Esta estabilidad permite al Grupo Aena operar con confianza, centrándose en la implementación de su estrategia de sostenibilidad y en la mejora continua de sus procesos, sin la preocupación de ajustes relevantes que puedan afectar su desempeño financiero y su previsión para el próximo año se considera similar al actual.

Respecto al ejercicio 2023, la metodología empleada para la identificación y gestión de los IROs continuo en línea con lo indicado en los estándares establecidos por las NEIS. Por tanto, los resultados obtenidos han sido similares al ejercicio anterior, sin que se hayan registrado cambios significativos.

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.

4. GESTIÓN DE IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES (IROs)

IRO-1: Descripción del proceso para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales

IRO-1 53 (a) - (h)

Análisis de doble materialidad

Descripción de los procesos para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades materiales

En 2024, el Grupo Aena ha llevado a cabo un ejercicio de doble materialidad con el objetivo de identificar, evaluar, priorizar y determinar la materialidad de los impactos potenciales y reales, positivos y negativos, así como los riesgos y oportunidades que a su vez pueden tener un efecto financiero en la Compañía, tanto en el corto como en el medio y largo plazo, relacionados con las personas y el medioambiente.

Nuestra evaluación de la materialidad sigue un enfoque sistemático, de acuerdo con los requisitos de las normas NEIS 1, NEIS 2, SBM-2 y SBM-3 y la guía de implementación de evaluación de materialidad *"Implementation Guidance Materiality Assessment"* de EFRAG, teniendo en consideración las actividades que desarrolla la Compañía, las implicaciones de su cadena de valor tanto ascendente como descendente, el ámbito geográfico en el que opera (Brasil, España y Reino Unido - Luton), así como los compromisos, objetivos y el desempeño en materia ESG. El análisis incluye las compañías del perímetro del presente Informe de Sostenibilidad.

Este ejercicio se ha llevado a cabo en cuatro fases principalmente:

1. **Contextualización.** En esta primera fase se ha conceptualizado la cadena de valor de la Compañía, analizando las actividades clave a lo largo de la misma, tanto las actividades u operaciones propias como aquellas de la cadena de valor ascendente y descendente.

Asimismo, se han identificado y analizado los clientes y proveedores críticos, el entorno regulatorio aplicable, los activos clave y la ubicación de las operaciones relevantes. Además, se han analizado los principales grupos de interés del Grupo Aena, tanto afectados como usuarios del reporte, así como los mecanismos de comunicación, con el objetivo de identificar sus perspectivas, esta información se presenta en mayor detalle en la sección ["Intereses y opiniones de las partes interesadas"](#).

Asimismo, se han mantenido reuniones con las áreas corporativas del grupo y de negocio de España, Brasil y Reino Unido - Luton y se han analizado diversas fuentes de información, tanto internas (incluyendo la estrategia, los informes de sostenibilidad previos, las diferentes políticas, los impactos, quejas y reclamaciones recibidas por los consumidores y usuarios finales, entre otros) así como información externa (incluyendo un análisis de los *peers*, documentos técnicos tales como el "Libro blanco del I+D+i para la sostenibilidad de la aviación en España" de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA); estándares de referencia tales como *The Task Force on Climate-Related Financial Disclosures* (TCFD), *Carbon Disclosure Project* (CDP) y *The Taskforce on Nature-related Financial Disclosures* (TFND), entre otros, así como el entorno regulatorio).

2. **Identificación.** El objetivo de esta fase ha sido identificar, por un lado, impactos reales y potenciales del Grupo Aena en el medioambiente y la sociedad, derivados de sus operaciones propias y a lo largo 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 la Compañía.

En esta etapa se han examinado las conexiones entre los impactos del Grupo Aena y su cadena de valor y las dependencias de recursos naturales, humanos y sociales con los riesgos y oportunidades que pueden surgir de dichos impactos y dependencias.

Para la identificación de los impactos, riesgos y oportunidades (IROs) se ha tomado como punto de partida el resultado de la etapa de contextualización, el listado de temas, subtemas y subsubtemas definidos en la NEIS 1, AR 16 y la realización de entrevistas con las áreas corporativas mencionadas en la fase anterior. Adicionalmente, se consultaron 18 grupos de interés, para complementar los impactos de la Compañía y que representan los eslabones más relevantes de la cadena de valor del Grupo Aena, incluyendo entrevistas individuales y sesiones grupales.

Los impactos, riesgos y oportunidades (IROs) se han vinculado con los temas definidos en la NEIS 1, AR 16 “Cuestiones de sostenibilidad que deben incluirse en la evaluación de la materialidad”, lo que permite vincular los riesgos derivados de los impactos o de las dependencias de recursos o relaciones. Los IROs específicos del Grupo Aena también se han integrado en dichos temas; así, los IROs relacionados con el ruido han sido abordados en las temáticas asociadas con “Colectivos afectados”, pues si bien la contaminación sonora tiene naturaleza ambiental, las principales afectaciones causadas por los niveles de ruido pueden generarse en las comunidades aledañas a los aeropuertos, por lo que sus impactos se enmarcan en “Comunidades afectadas”.

3. **Evaluación.** En esta fase se ha llevado a cabo una evaluación de los IROs identificados en la fase anterior, atendiendo a la metodología que se describe a continuación:

Materialidad de impacto:

Las áreas corporativas y las unidades de negocio en España, Brasil y Reino Unido (Luton), evaluaron los impactos identificados en la fase anterior, a través de la valoración de:

- La magnitud, el alcance y el carácter irremediable, para los impactos negativos reales.
- La magnitud y el alcance para los impactos positivos reales.

Para los impactos potenciales, tanto positivos como negativos, además de lo anterior se ha evaluado la probabilidad de ocurrencia. En el caso de que un impacto negativo potencial esté relacionado con los derechos humanos, la valoración de la severidad prevalece sobre la probabilidad de ocurrencia.

Además, en la materialidad de impacto se ha involucrado a diversos representantes de 18 grupos de interés de la compañía, quienes a través de entrevistas evaluaron el impacto en su conjunto.

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 medioambiente del Grupo Aena. Para la determinación de la severidad se han utilizado tres escalas una para magnitud, otra para el alcance y otra para el carácter de irremediabilidad (para los impactos negativos), calificando cada una de ellas cuantitativamente basándose en información cuantitativa y/o cualitativa (a cada rango numérico se le asigna una descripción cualitativa). La probabilidad se ha medido cuantitativamente basándose en información cuantitativa y/o cualitativa.

Se determinaron tres tipos de escalas para la calificación de la severidad, una para los impactos sociales, otra para los ambientales y otra para los de gobernanza, con evaluaciones cuantitativas para la magnitud, el alcance y el carácter de irremediabilidad (para los impactos negativos).

Materialidad financiera:

Para ello, se ha evaluado internamente el potencial efecto financiero, y la probabilidad de ocurrencia de los riesgos y oportunidades identificados en la etapa anterior, en base a las conclusiones del mapa de riesgos de la compañía y los resultados del análisis de riesgos climáticos. Los riesgos y oportunidades fueron evaluados a través de entrevistas tanto por las áreas corporativas, como por las unidades de negocio de España, Brasil y Reino Unido - Luton, considerando las particularidades de cada una éstas.

El proceso para identificar, evaluar y gestionar los riesgos y las oportunidades se basa en el proceso general de gestión de riesgos del Grupo Aena. En este sentido, las escalas de valoración del efecto financiero son de carácter cuantitativo basándose en información cuantitativa y o cualitativa y la escala de probabilidad es la misma que para la materialidad de impacto.

Horizontes temporales. Tanto los impactos como los riesgos y las oportunidades han sido evaluados en el corto plazo (1 año), el medio plazo (de 1 a 5 años) y el largo plazo (más de 5 años). En el caso de los riesgos climáticos, los supuestos y metodologías de evaluación se detallan en el capítulo E1.

Una vez consolidados los resultados, los mismos fueron validados por las distintas Direcciones Corporativas de España, Brasil y Reino Unido, en reuniones temáticas incluyendo el área financiera del Grupo Aena.

NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

4. Determinación. En esta fase se han definido los umbrales para determinar si un impacto, riesgo u oportunidad es material, así:

- En el caso de los impactos, se tuvo en consideración los resultados de las evaluaciones, donde un impacto podría ser suficientemente significativo, de acuerdo con las escalas de evaluación, magnitud, alcance y carácter de irremediabilidad y probabilidad de ocurrencia. Esto implica que si la combinación de la severidad y la probabilidad en la calificación de un impacto es significativo, es considerado material.
- Para los efectos financieros, se tomó como base los umbrales definidos por el sistema general de riesgos del Grupo Aena. Es decir si la combinación del efecto financiero y la probabilidad en la calificación del riesgo u oportunidad es significativo, en concordancia con los riesgos corporativos de la Compañía, es considerado material.

Se ha considerado así que son materiales aquellos asuntos para los que se han identificado y evaluado IROs que superan el umbral establecido de materialidad en cualquiera de los tres horizontes temporales analizados.

Los resultados del proceso fueron validados por las direcciones de las áreas corporativas y han sido revisados por el Comité de Dirección, la Comisión conjunta de Sostenibilidad y Auditoría y posteriormente validado por el Consejo de Administración del Grupo Aena. Con este proceso se busca garantizar que las decisiones relacionadas con la sostenibilidad y la materialidad sean ratificadas en los niveles más altos de la Compañía.

Los procedimientos de control interno incluyen la revisión periódica de los resultados de la evaluación de doble materialidad, la revisión de los umbrales, la validación por las áreas corporativas y las unidades de negocio.

El proceso de evaluación de doble materialidad se actualiza periódicamente, lo que nos permite adaptarnos a los cambios en el contexto operativo y regulatorio, buscando garantizar la relevancia y exactitud de nuestra gestión y divulgación de los aspectos de sostenibilidad.

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, integrándose en los procesos de gestión de la Compañía, incluida la evaluación anual de riesgos de la Compañía.

El Grupo Aena dispone de métricas, acciones, políticas y objetivos específicos para abordar los aspectos materiales identificados. Esta información se incluye con mayor detalle dentro de los diferentes capítulos del presente Informe de Sostenibilidad. Con ellos, se pretende limitar y reducir los impactos negativos, gestionar los riesgos y aprovechar las oportunidades para fomentar resultados positivos tanto para el medioambiente como para la sociedad.

Impactos, riesgos y oportunidades materiales

Como resultado de proceso descrito anteriormente, el Grupo Aena ha determinado los siguientes impactos, riesgos y oportunidades materiales:

Materialidad de Impacto

Tema	Subtema	Descripción	Ubicación de la cadena de valor	Negativo / Positivo	Real / Potencial	Horizonte temporal
Cambio climático	Adaptación al cambio climático	Disrupción operativa por eventos meteorológicos extremos con impacto en actividades propias, cadena de valor y usuarios finales.	Toda la cadena de valor	Negativo	Potencial	Medio plazo
	Mitigación del cambio climático	Emisiones directas e indirectas de gases de efecto invernadero de alcance 1, 2 y 3 generadas por el Grupo Aena y su cadena de valor.	Toda la cadena de valor	Negativo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
Contaminación	Contaminación del aire	Deterioro de la calidad del aire por la emisión de sustancias contaminantes (PM, SOx..) generadas por el Grupo Aena y la cadena de valor.	Operaciones propias y cadena de valor descendente	Negativo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
Agua y recursos marinos	Agua	Menor disponibilidad de agua por actividades propias y de la cadena de valor.	Toda la cadena de valor	Negativo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo

NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Tema	Subtema	Descripción	Ubicación de la cadena de valor	Negativo / Positivo	Real / Potencial	Horizonte temporal	
Biodiversidad y ecosistemas	Factores de incidencia directa sobre la pérdida de biodiversidad	Afectación a la fauna, especialmente a especies protegidas y/o amenazadas.	Toda la cadena de valor	Negativo	Real	Largo plazo	
Economía circular	Residuos	Generación de distintos tipos de residuos por operaciones propias y la cadena de valor.	Toda la cadena de valor	Negativo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo	
Personal propio	Condiciones de trabajo	Fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno y conciliación de la vida laboral y personal para las personas trabajadoras.	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo	
		Fomento de la remuneración justa e igualitaria, libertad sindical, asociación y negociación colectiva	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo	
	Igualdad de trato oportunidades para todos	Fomento de la igual de oportunidades, inclusión, diversidad, mérito y capacidad para el desarrollo profesional de las personas trabajadoras.	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo	
Trabajadores de la cadena de valor	Condiciones de trabajo	Contribución a la generación de empleo digno y respetuoso, generación de unas condiciones de contratación justas y respeto a la libertad sindical para los trabajadores de la cadena de valor.	Cadena de valor ascendente y descendente	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo	
	Igualdad de trato y oportunidades para todos	Contribución a la conciliación de la vida laboral y personal, igualdad de oportunidades e inclusión para los trabajadores de la cadena de valor.	Cadena de valor ascendente y descendente	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo	
Colectivos afectados	Derechos económicos, sociales y culturales de los colectivos	Contribución al crecimiento económico, generación de empleo, desarrollo y movilidad de las comunidades locales donde el Grupo Aena opera.	Toda la cadena de valor	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo	
		Afectación a las comunidades del entorno por impacto acústico.	Cadena de valor descendente	Negativo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo	
Consumidores y usuarios finales	Impactos relacionados con la información	Disponibilidad de canales de comunicación para un diálogo abierto y constructivo con los grupos de interés.	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo	
	Inclusión social de los consumidores o usuarios finales		Mejora del bienestar de los clientes y usuarios finales a través de un servicio ágil, eficiente e innovador utilizando Inteligencia Artificial.	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
			Servicio accesible, inclusivo y de calidad para las personas con diversidad funcional, PMRs, etc.	Cadena de valor descendente	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
			Reducción de los tiempos de espera, y mayor movilidad de pasajeros y carga, gracias a la implementación de medidas de eficiencia y aumento de la capacidad de los aeropuertos.	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
			Incremento de los tiempos de espera de los usuarios finales por interrupción de los sistemas o plataformas tecnológicas.	Toda la cadena de valor	Negativo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
	Seguridad personal de los consumidores o usuarios finales	Afectación a las personas a causa de un accidente aeronáutico o por actos de interferencia ilícita (atentados).	Toda la cadena de valor	Negativo	Potencial	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo	
Conducta empresarial	Cultura corporativa Corrupción y soborno	Promoción de la ética empresarial y del cumplimiento normativo.	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo	

Materialidad Financiera (riesgo y oportunidades)

Tema	Subtema	Descripción	Ubicación de la cadena de valor	Riesgo / Oportunidad	Horizonte temporal
Cambio climático	Adaptación al cambio climático	Aumento de pasajeros en diferentes temporadas del año, por cambios en la estacionalidad.	Toda la cadena de valor	Oportunidad	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
		Adaptación de las infraestructuras por riesgos físicos del cambio climático (p. ej. viento, temperatura, precipitaciones, nivel del mar, etc.).	Toda la cadena de valor	Riesgo	Largo plazo
		Menor atracción de los destinos del Grupo Aena por el cambio climático.	Toda la cadena de valor	Riesgo	Largo plazo
	Mitigación del cambio climático	Nuevos servicios para la distribución de combustibles sostenibles (hidrógeno, SAF, etc.).	Cadena de valor ascendente y operaciones propias	Oportunidad	Largo plazo
	Energía	Edificios aeroportuarios más eficientes energéticamente.	Operaciones propias	Oportunidad	Medio plazo / Largo plazo
		Recesión económica por crisis energética.	Cadena de valor ascendente	Riesgo	Corto plazo / Medio plazo
		Generación de energía eléctrica de fuentes renovables a través de la implementación de su plan fotovoltaico.	Cadena de valor ascendente y operaciones propias	Oportunidad	Largo plazo
	Colectivos afectados	Derechos económicos, sociales y culturales de los colectivos	Aumento de costes, perjuicio reputacional y pérdida de ingresos por impacto acústico.	Cadena de valor ascendente	Riesgo
Consumidores y usuarios finales	Inclusión social de los consumidores o usuarios finales	Interrupción del servicio o disminución de la capacidad operativa por ciberataques.	Cadena de valor ascendente	Riesgo	Medio plazo / Largo plazo
		Disminución de operaciones por conflictos políticos emergentes y existentes.	Cadena de valor descendente	Riesgo	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo

IRO - 2: Requisitos de divulgación establecidos de las NEIS cubiertos por el Informe de Sostenibilidad

IRO-2 54

Requisitos de divulgación	Página
BP-1: Base general para la elaboración del informe de sostenibilidad	4
BP-2: Información relativa a circunstancias específicas	6
GOV-1: El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión	9
GOV-2: Información facilitada a los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa y cuestiones de sostenibilidad abordadas por ellos	19
GOV-3: Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos	22
GOV-4: Declaración sobre la debida diligencia	23
GOV-5: Gestión de riesgos y controles internos de la divulgación de información sobre sostenibilidad	25
SBM-1: Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	35
SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas	45
SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	50
IRO-1: Descripción del proceso para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales	51
IRO-2: Requisitos de divulgación establecidos en las NEIS cubiertos por el informe de sostenibilidad de la empresa	56
MDR-P: Políticas adoptadas para gestionar las cuestiones de sostenibilidad material	Se encuentra en cada NEIS temática
MDR-A: Actuaciones y recursos en relación con las cuestiones de sostenibilidad material	Se encuentra en cada NEIS temática
MDR-M: Parámetros en relación con las cuestiones de sostenibilidad material	Se encuentra en cada NEIS temática
MDR-T: Seguimiento de la eficacia de las políticas y actuaciones a través de metas	Se encuentra en cada NEIS temática
E1 - NEIS 2 GOV-3: Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos	91
E1-1: Plan de transición para la mitigación del cambio climático	91
E1 - NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	92
E1 - NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con el clima	94
E1-2: Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo	99
E1-3: Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático	100
E1-4: Metas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo	105
E1-5: Consumo y combinación energéticos	110
E1-6: Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales	117
E1-7: Absorciones de GEI y proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono	125
E1-8: Sistema de fijación del precio interno del carbono	125
E1-9: Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición material y oportunidades potenciales relacionadas con el cambio climático	125



Requisitos de divulgación	Página
E2 - NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con la contaminación	127
E2-1: Políticas relacionadas con la contaminación	128
E2-2: Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación	130
E2-3: Metas relacionadas con la contaminación	131
E2-4: Contaminación del aire, del agua y del suelo	133
E2-5: Sustancias preocupantes y sustancias extremadamente preocupantes	No aplica
E2-6: Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con la contaminación	135
E3 - NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relativa relacionados con los recursos hídricos y marinos	137
E3-1: Políticas relacionadas con los recursos hídricos y marinos	137
E3-2: Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos y marinos	138
E3-3: Metas relacionadas con los recursos hídricos y marinos	141
E3-4: Consumo de agua	142
E3-5: Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con los recursos hídricos y marinos	148
E4-1: Plan de transición y examen de la biodiversidad y los ecosistemas en la estrategia y el modelo de negocio	153
E4 - NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	150
E4 - NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos, las dependencias y las oportunidades materiales relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	150
E4-2: Políticas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas	154
E4-3: Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	155
E4-4: Metas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas	156
E4-5: Parámetros de incidencia relacionados con los cambios de la biodiversidad y de los ecosistemas	157
E4-6: Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	157
E5 - NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	159
E5-1: Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular	159
E5-2: Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	159
E5-3: Metas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular	162
E5-4: Entradas de recursos	No aplica
E5-5: Salidas de recursos	163
E5-6: Efectos financieros previstos de los impactos, los riesgos y las oportunidades relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	167
S1 - NEIS 2 SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas	172
S1 - NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	172



Requisitos de divulgación	Página
S1-1: Políticas relacionadas con el personal propio	180
S1-2: Procesos para colaborar con el personal propio y los representantes de los trabajadores en materia de impactos	174
S1-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que el personal propio exprese sus inquietudes	178
S1-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre el personal propio, enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con el personal propio y la eficacia de dichas actuaciones	183
S1-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales	184
S1-6: Características de los asalariados de la empresa	184
S1-7: Características de los trabajadores no asalariados en el personal propio de la empresa	211
S1-8: Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social	192
S1-9: Parámetros de diversidad	201
S1-10: Salarios adecuados	191
S1-11: Protección social	183
S1-12: Personas con discapacidad	201
S1-13: Parámetros de formación y desarrollo de capacidades	206
S1-14: Parámetros de salud y seguridad	210
S1-15: Parámetros de conciliación laboral	195
S1-16: Parámetros de remuneración (brecha salarial y remuneración total)	202
S1-17: Incidentes, reclamaciones e impactos graves relacionados con los derechos humanos	211
S2 - NEIS 2 SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas	212
S2 - NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	212
S2-1: Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor	214
S2-2: Procesos para colaborar con los trabajadores de la cadena de valor en materia de impactos	216
S2-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que los trabajadores de la cadena de valor expresen sus inquietudes	217
S2-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los trabajadores de la cadena de valor, enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor y la eficacia de dichas actuaciones	218
S2-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales	219
S3 - NEIS 2 SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas	220
S3 - NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	220
S3-1: Políticas relacionadas con los colectivos afectados	223
S3-2: Procesos para colaborar con los colectivos afectados en materia de impactos	224
S3-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que los colectivos afectados expresen sus inquietudes	226



Requisitos de divulgación	Página
S3-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones	227
S3-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales	229
S4 - NEIS 2 SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas	237
S4 - NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	237
S4-1: Políticas relacionadas con los consumidores y usuarios finales	242
S4-2: Procesos para colaborar con los consumidores y usuarios finales en materia de impactos	243
S4-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que los consumidores y usuarios finales expresen sus inquietudes	245
S4-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones	248
S4-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales	251
G1 - NEIS 2 GOV-1: El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión	266
G1 - NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales	266
G1-1: Políticas de conducta empresarial y cultura corporativa	267
G1-2: Gestión de las relaciones con los proveedores	275
G1-3: Prevención y detección de la corrupción y el soborno	273
G1-4: Casos de corrupción o soborno	273
G1-5: Influencia política y actividades de los grupos de presión	No aplica
G1-6: Prácticas de pago	279

2. Información Medioambiental

Taxonomía

- [Taxonomía de finanzas sostenibles](#)

Políticas medioambientales

NEIS E1 Cambio climático

- [E1- GOV 3: Gobernanza](#)
- [E1-1: Plan de transición para la mitigación del cambio climático](#)
- [E1-SBM 3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio](#)
- [E1 NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa relacionados con el clima](#)
- [E1-2: Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo](#)
- [E1-3: Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático](#)
- [E1-4: Metas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo](#)
- [E1-5: Consumo y combinación energéticos](#)
- [E1-6: Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales](#)
- [E1-7: Absorciones de GEI y proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono](#)
- [E1-8: Sistema de fijación del precio interno del carbono](#)
- [E1-9: Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición materiales y oportunidades potenciales relacionadas con el cambio climático](#)

NEIS E2 Contaminación

- [E2 NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con la contaminación](#)
- [E2-1: Políticas relacionadas con la contaminación](#)
- [E2-2: Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación](#)
- [E2-3: Metas relacionadas con la contaminación](#)
- [E2-4: Contaminación del aire, del agua y del suelo](#)
- [E2-6: Efectos financieros previstos de los impactos, los riesgos y las oportunidades relacionados con la contaminación](#)

NEIS E3 Recursos hídricos y marinos

- [NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa relacionados con los recursos hídricos y marinos](#)
- [E3-1: Políticas relacionadas con los recursos hídricos y marinos](#)
- [E3-2: Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos y marinos](#)
- [E3-3: Metas relacionadas con los recursos hídricos y marinos](#)
- [E3-4: Consumo de agua](#)



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- [E3-5: Efectos financieros previstos de los impactos, los riesgos y las oportunidades relacionados con los recursos hídricos y marinos](#)

NEIS E4 Biodiversidad y ecosistemas

- [NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio](#)
- [NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas](#)
- [E4-1: Plan de transición y examen de la biodiversidad y los ecosistemas en la estrategia y el modelo de negocio](#)
- [E4-2: Políticas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas](#)
- [E4-3: Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas](#)
- [E4-4: Metas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas](#)
- [E4-5: Parámetros de incidencia relacionados con los cambios de la biodiversidad y de los ecosistemas](#)
- [E4-6: Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas](#)

NEIS E5 Uso de los recursos y economía circular

- [NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con el uso de los recursos y la economía circular](#)
- [E5-1: Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular](#)
- [E5-2: Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular](#)
- [E5-3: Metas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular](#)
- [E5-5: Salidas de recursos](#)
- [E5-6: Efectos financieros previstos de los impactos, los riesgos y las oportunidades relacionados con el uso de los recursos y la economía circular](#)

Taxonomía de finanzas sostenibles

Introducción

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

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

En base a lo anterior, el Grupo 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 alineadas y no alineadas 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.

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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

	Volumen de negocios	CapEx	OpEx
<p>Tratamiento de la información financiera para el cálculo de los % de elegibilidad y alineamiento</p>	<p>Obtención de la información a partir de la extracción de ingresos del sistema contable clasificada por el código de cada aeropuerto y la actividad económica a la que pertenecían dichos ingresos. Se ha aplicado el tipo de cambio medio correspondiente con las distintas monedas, para trasladar las cifras a euros</p>	<p>Obtención de la información a partir de las altas de activos tangibles e intangibles del sistema de inversiones. Se ha aplicado el tipo de cambio medio correspondiente con las distintas monedas, para trasladar las cifras a euros. La extracción incorpora el código de inversión, aeropuerto asociado, descripción de la inversión y el importe de altas de activos durante el ejercicio.</p> <p>Además, Aena España cuenta con un plan de CapEx en el horizonte 2022-26 relativo al negocio regulado de Aena. Dicho Plan se rige por el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA II) aprobado por el Consejo de Ministros el 28 de septiembre de 2021 en cumplimiento de lo establecido en la Ley 18/2014 y regula los servicios aeroportuarios básicos: los prestados a aeronaves y pasajeros.</p> <p>Adicionalmente, cada año se revisan las inversiones previstas pudiendo ajustarse las actuaciones en función de las nuevas necesidades de cada aeropuerto aprobadas por el Comité de Dirección Ejecutivo (CDE) de Aena.</p> <p>Los datos proporcionados se basan en ejecución real y no en planificación, por lo que puede haber alguna variación con respecto a lo establecido en el DORA.</p> <p>Respecto a las inversiones derivadas de negocio no regulado, estas son aprobadas por el CDE.</p>	<p>Obtención de la información a partir de los gastos operativos (contemplados en la Taxonomía Europea) del sistema de contabilidad, correspondientes a las partidas de los aeropuertos. Se ha aplicado el tipo de cambio medio correspondiente con las distintas monedas, para trasladar las cifras a euros. Las partidas de gastos incluidas son las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> Las medidas de renovación de edificios Los arrendamientos a corto plazo El mantenimiento y las reparaciones. Inversiones en I+D no capitalizadas <p>Puesto que la extracción permite identificar el OpEx por aeropuerto, pero no permite la misma división por actividad taxonómica, se ha considerado la respuesta a la pregunta 30 de las FAQs sobre la taxonomía de la UE emitidas por la Comisión Europea el 19 de diciembre de 2022, que indica que “las entidades que informan deben usar una métrica no financiera que proporcione una asignación precisa del CapEx a una actividad alineada con la taxonomía.[...] Debiendo aportar información sobre la asignación del CapEx a múltiples proyectos y la metodología para asignar el CapEx a las actividades alineadas con la Taxonomía”. El Grupo Aena ha aplicado este mismo criterio para asignar el OpEx mediante una imputación indirecta de los costes OpEx en función del reparto de los ingresos por actividad y aeropuerto, que permita llevar a cabo el análisis de elegibilidad y alineamiento por actividad.</p>

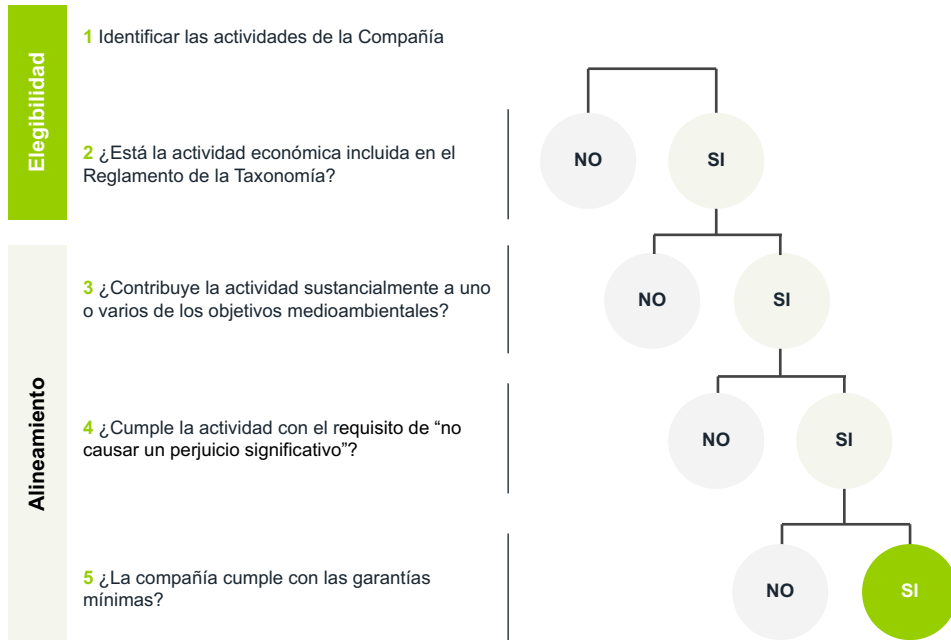


NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

	Volumen de negocios	CapEx	OpEx
Cálculo de la elegibilidad	<p>Cálculo del denominador: importe neto de la cifra de negocio consolidada del Grupo Aena.</p> <p>Cálculo del numerador: importe neto de la cifra de negocio asociado a las unidades mínimas de gestión (aeropuertos) analizadas para las que se han identificado actividades elegibles (consultar apartado a) Análisis de elegibilidad)</p>	<p>Cálculo del denominador: suma de las altas de inversiones de capital consolidadas del grupo vinculadas a inmovilizado material e intangible.</p> <p>Cálculo del numerador: suma de las altas de inversiones de capital asociadas a las unidades mínimas de gestión (aeropuertos) analizadas para las que se han identificado actividades elegibles (consultar apartado a) Análisis de elegibilidad) vinculadas al inmovilizado material y al inmovilizado intangible.</p>	<p>Cálculo del denominador: suma de los costes consolidados del Grupo Aena relacionados con el mantenimiento de la operación del negocio, en los que se han incluido las partidas relacionadas con:</p> <ol style="list-style-type: none"> Las medidas de renovación de edificios Los arrendamientos a corto plazo El mantenimiento y las reparaciones Las inversiones en I+D no capitalizadas <p>Para facilitar la extracción de los tipos de gasto, se ha realizado una asociación a las cuentas contables 620. Gastos en investigación y desarrollo del ejercicio, 622. Reparaciones y conservación y 621. Arrendamientos y cánones.</p> <p>Cálculo del numerador: producto de la multiplicación del denominador (OpEx taxonómico) por el cociente de los ingresos elegibles por actividad y aeropuerto entre los ingresos totales de dicho aeropuerto.</p>
Cálculo del alineamiento	<p>Cálculo del denominador: se emplea mismo valor que el detallado en la sección anterior.</p> <p>Cálculo del numerador: para su cálculo se procede aplicando los siguientes pasos:</p> <ol style="list-style-type: none"> Evaluación del cumplimiento total o parcial de los CCS (criterios de contribución sustancial) y DNSH (principio de no causar un perjuicio significativo) de acuerdo con las interpretaciones recogidas en el apartado siguiente del presente documento para cada unidad mínima de gestión (aeropuerto). Evaluación del cumplimiento de las garantías mínimas a nivel Grupo Aena. Suma del 100% o parte proporcional (en función del grado de cumplimiento de los CCS) de los importes calculados como elegibles para cada unidad mínima de gestión (aplicados a cada KPI) cuando: <ol style="list-style-type: none"> se ha concluido que la unidad mínima de gestión analizada cumpla con los criterios de CCS y DNSH. se ha concluido que el grupo cumple los criterios establecidos en las garantías mínimas. 		

Evaluación del cumplimiento del Reglamento (UE) 2020/852

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



a) Análisis de elegibilidad

Para determinar si las actividades económicas desarrolladas por el Grupo Aena son elegibles según la Taxonomía Europea, se ha llevado a cabo un análisis sobre la descripción de las actividades presentes en los siguientes documentos:

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

Este estudio permite que el Grupo 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 del Grupo Aena se puede distinguir en tres categorías:

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



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

La actividad principal del Grupo 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 2024 se mantienen las aclaraciones publicadas por la Comisión Europea durante 2022 en los documentos de FAQ:

- La elegibilidad representa el potencial para que una actividad cubierta por el Reglamento Delegado del Clima y/o el Reglamento Delegado Ambiental se alinee en el futuro.
- 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, su modificación y el Reglamento Delegado 2023/2486, las actividades económicas desarrolladas por el Grupo Aena son las siguientes:

Actividades identificadas en el Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 que contribuyen de forma sustancial a la mitigación del cambio climático:

- 6.5: “Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros”: el Grupo Aena lleva a cabo la compra de productos ligados a esta actividad, que no generan un volumen de negocio, pero sí conllevan inversiones que también contribuyen a la mitigación del cambio climático.
- 6.15: “Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos”: el Grupo Aena explota aparcamientos para pasajeros dotados con puntos de recarga eléctrica que permiten 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 eléctrica.
- 6.17: “Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica”: el Grupo Aena explota infraestructuras necesarias para la explotación con cero emisiones de CO₂ (emisiones de escape) de aeronaves o para las operaciones propias de los aeropuertos, entre ellas, suministro de 400Hz y aire preacondicionado (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*).
- 7.3: “Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética”: el Grupo Aena lleva a cabo la compra de productos/servicios ligados a esta actividad, que no generan un volumen de negocio, pero sí conllevan inversiones que también contribuyen a la mitigación del cambio climático.
- 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 Grupo Aena lleva a cabo la compra de productos/servicios ligados a esta actividad, que no generan un volumen de negocio, pero sí conllevan inversiones que también contribuyen a la mitigación del cambio climático.
- 7.6: “Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable”: el Grupo Aena lleva a cabo la compra de productos/servicios ligados a esta actividad, que no generan un volumen de negocio, pero sí conllevan inversiones que también contribuyen a la mitigación del cambio climático.
- 7.7: “Adquisición y propiedad de edificios”: el Grupo Aena compra bienes inmuebles y/o ejerce los derechos de propiedad de estos (actividades desarrolladas dentro de la terminal y la actividad de real estate fuera del edificio terminal, salvo el arrendamiento de terrenos), que considera elegibles 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 y 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 del Grupo Aena.

Actividades identificadas en el Anexo I del Reglamento Delegado 2023/2486 que contribuyen de forma sustancial al uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos:

- 2.2 “Tratamiento de aguas residuales urbanas”: el Grupo Aena explota y mantiene estaciones de depuración de aguas residuales en algunos de sus aeropuertos.

NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Actividades identificadas en el Anexo II del Reglamento Delegado 2023/2486 que contribuyen de forma sustancial a la transición hacia una economía circular:

- 2.2 “Producción de recursos hídricos alternativos para fines distintos del consumo humano”: el Grupo 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 carretas y autopistas”: el Grupo Aena en su operativa realiza trabajos de mantenimiento en sus viales de acceso, pistas de rodaje de aeronaves y plataformas.

b) Análisis de alineamiento

En este ejercicio 2024, por primera vez se reporta el alineamiento de las actividades recogidas en el Reglamento Delegado 2023/2486 y en la modificación del Reglamento Delegado 2021/2139.

Para determinar el entendimiento de los criterios de contribución sustancial (CCS), Principio de no causar un perjuicio significativo (DNSH) y garantías mínimas, el Grupo Aena ha llevado a cabo:

- Un análisis cualitativo de los criterios técnicos de selección (CCS y DNSH) y las garantías mínimas.
- 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 el Grupo Aena.
- Un seguimiento y evaluación de la información aclaratoria publicada por la Comisión Europea a través de los documentos de FAQ.

Tras la realización de las acciones descritas, se concluye que existen ciertas limitaciones en los criterios descritos en la Taxonomía Europea 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 de los Reglamentos Delegados.

c) Evaluación de los criterios técnicos de selección por actividad

i. 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 recoge la actividad 6.5 “Transporte por motocicletas, turismo 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) n° 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 permitan el cumplimiento de la legislación relacionada con la eliminación de emisiones.

Por todo lo anteriormente expuesto, el Grupo Aena considera que las medidas llevadas a cabo en la compra de vehículos eléctricos son acciones con potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando 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 siendo 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 recoge la actividad 6.15 “Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos” que engloba actividades que se ajustan con la “Construcción, modernización, mantenimiento y explotación de infraestructuras necesaria para el transporte por carretera con cero emisiones de CO₂ (emisiones de escape), así como de la infraestructura destinada a transbordos y al transporte urbano”.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

La actividad 6.15 identifica en el criterio de contribución sustancial 1.a los puntos de recarga eléctricos como infraestructuras básicas necesarias para el transporte de vehículos con cero emisiones de CO₂. En el caso del Grupo 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 del Grupo Aena, que cuentan con descuentos en las tarifas para vehículos eléctricos).

Por todo lo expuesto, el Grupo Aena considera que los aparcamientos son infraestructuras con potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando 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 el Grupo 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: Puntos de estacionamiento eléctricos del Grupo Aena en sus <i>parkings</i> / 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 el Grupo Aena de cumplimiento con el CCS es que la infraestructura está destinada al transporte público de pasajeros (únicamente aplicable a partidas de CapEx relacionadas con el servicio de lanzaderas entre terminales).
2. La infraestructura no se destina al transporte ni el almacenamiento de combustibles fósiles.	La infraestructura (aparcamiento) no se dedica 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 CO₂ (emisiones de escape) de aeronaves o para las operaciones propias de los aeropuertos, y para el suministro fijo de energía eléctrica y de aire 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 CO₂ (emisiones de escape) de aeronaves o para las operaciones propias de los aeropuertos”. Los puntos de estacionamiento para aeronaves y los de pasarela que se encuentran equipados con puntos de suministro eléctrico de 400Hz y aire 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 CO₂.

Por todo lo anteriormente expuesto, el Grupo 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 cumplan con los criterios establecidos por el Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139.

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

Reglamento Delegado 2021/2139	Evaluación del cumplimiento de CCS
<p>1. La actividad cumple uno o varios de los criterios siguientes:</p> <p>a. la infraestructura está destinada a la explotación de aeronaves con cero emisiones de escape de CO₂: recarga de electricidad y repostaje de hidrógeno.</p> <p>b. la infraestructura se destina al suministro fijo de energía eléctrica y aire preacondicionado en tierra a aeronaves estacionadas.</p> <p>c. la infraestructura está destinada al desempeño con cero emisiones directas de las operaciones propias del aeropuerto: puntos de recarga eléctrica, mejoras en la conexión de la red eléctrica, estaciones de repostaje de hidrógeno.</p> <p>d. la infraestructura y las instalaciones se destinan al transbordo de mercancías por ferrocarril y por vías navegables: infraestructura de la terminal y superestructuras para la carga, la descarga y el transbordo de mercancías.</p>	<p>No considerado en la evaluación.</p> <p>El criterio aplicado por el Grupo Aena de cumplimiento con el CCS es que la infraestructura (puestos de estacionamiento de aeronaves) 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 400 Hz y PCA / Total puntos de estacionamiento.</p> <p>El criterio aplicado por el Grupo Aena de cumplimiento con el CCS es que la infraestructura destinada a operaciones propias del aeropuerto (agentes handling) cuenta con puntos de recarga eléctrica para equipos y vehículos eléctricos.</p> <p>No considerado en la evaluación.</p> <p>El criterio aplicado por el Grupo Aena de cumplimiento con el CCS es que la infraestructura no se dedica en exclusividad al transporte ni almacenamiento de combustibles fósiles. Para su evaluación se contrasta que los ingresos por combustible y lubricantes representen menos del 5% del total del aeropuerto. Adicionalmente los ingresos por combustible y lubricantes son considerados como no elegibles y por lo tanto no forman parte del numerador tanto en el KPI de elegibilidad como de alineamiento.</p>
<p>2. La infraestructura no se destina al transporte ni el almacenamiento de combustibles fósiles.</p>	<p>No considerado en la evaluación.</p> <p>El criterio aplicado por el Grupo Aena de cumplimiento con el CCS es que la infraestructura no se dedica en exclusividad al transporte ni almacenamiento de combustibles fósiles. Para su evaluación se contrasta que los ingresos por combustible y lubricantes representen menos del 5% del total del aeropuerto. Adicionalmente los ingresos por combustible y lubricantes son considerados como no elegibles y por lo tanto no forman parte del numerador tanto en el KPI de elegibilidad como de alineamiento.</p>

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

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

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

Por todo lo anteriormente expuesto, el Grupo 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 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 siendo 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. El Grupo Aena considera todas las inversiones destinadas a esta actividad tanto en aparcamientos comerciales como en los de empleados.

Por todo lo anteriormente expuesto, el Grupo 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 cumplan con los criterios establecidos por el Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

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 siendo 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, el Grupo 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, por ejemplo, las rentas, pueden considerarse independientemente de las actividades que se desarrollen en un edificio, mencionando específicamente los ingresos generados por los gestores de aeropuertos en el desarrollo de su actividad (concretamente se mencionaban en sus ejemplos: tiendas libres de impuestos y operaciones de asistencia en tierra).

El Grupo 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, el Grupo 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 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:



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Reglamento Delegado 2021/2139	Evaluación del cumplimiento de CCS
<p>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.</p>	<p>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. En el caso de que un aeropuerto cuente con diferentes edificios con diferentes calificaciones energéticas, el alineamiento se calcula como el porcentaje de los m² alineados sobre los m² totales. Se han utilizado los datos del último informe "Estados de la Certificación Energética de los Edificios" del Instituto de Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE) del 2022, 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</p>
<p>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</p>	<p>No considerado en la evaluación.</p>
<p>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.</p>	<p>El criterio aplicado por el Grupo Aena de cumplimiento con el CCS es que se dispone de una certificación energética de los edificios y la Certificación ISO 14001 vigente.</p>

ii. Contribución sustancial al uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos

• 2.2: Tratamiento de aguas residuales urbanas

El Anexo I del Reglamento Delegado 2023/2486 hace referencia a las actividades susceptibles a contribuir al uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos. En dicho listado se recoge la actividad 2.2 "Tratamiento de aguas residuales urbanas" que engloba la "Construcción, ampliación, actualización, explotación y renovación de infraestructuras de aguas residuales urbanas, incluidas plantas de tratamiento, redes de alcantarillado, estructuras de gestión de aguas pluviales, conexiones con la infraestructura de aguas residuales, instalaciones descentralizadas de tratamiento de aguas residuales, como sistemas individuales y otros sistemas adecuados, así como estructuras de vertido de efluentes tratados".

El Grupo Aena dispone de infraestructuras para la recogida y el tratamiento de las aguas residuales generadas en sus instalaciones y considera que estas infraestructuras tienen potencial de contribuir al uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando cumplan con los criterios establecidos por el Anexo I del Reglamento Delegado 2023/2486.

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 2023/2486, no siendo necesario realizar interpretaciones o asunciones al respecto.

iii. Contribución sustancial a la transición hacia una economía circular

• 2.2: Producción de recursos hídricos alternativos para fines distintos del consumo humano

El Anexo II del Reglamento Delegado 2023/2486 hace referencia a las actividades susceptibles a contribuir a la transición hacia una economía circular. En dicho listado se recoge la actividad 2.2 "Producción de recursos hídricos alternativos para fines distintos del consumo humano" que engloba la: "Construcción, ampliación, explotación y renovación de instalaciones para la producción de aguas regeneradas, instalaciones de recogida de lluvias y aguas pluviales e instalaciones de recogida y tratamiento de aguas grises. Estos recursos hídricos alternativos se utilizan para sustituir el agua procedente de la captación o de los sistemas de suministro de agua potable y pueden utilizarse para la recarga de acuíferos, el riego, la reutilización industrial, el ocio y cualquier otro uso municipal."



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

El Grupo Aena dispone de infraestructuras para la producción de aguas regeneradas en sus instalaciones y considera que estas infraestructuras tienen potencial de contribuir a la transición hacia una economía circular (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando cumplan con los criterios establecidos por el Anexo II del Reglamento Delegado 2023/2486.

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 II del Reglamento Delegado 2023/2486, no siendo necesario realizar interpretaciones o asunciones al respecto.

• **3.4: Mantenimiento de carreteras y autopistas**

El Anexo II del Reglamento Delegado 2023/2486 hace referencia a las actividades susceptibles a contribuir a la transición hacia una economía circular. En dicho listado se recoge la actividad 3.4 “Mantenimiento de carreteras y autopistas” que engloba el: “Mantenimiento de calles, carreteras y autopistas, otras vías vehiculares y peatonales, obras de superficie en calles, carreteras, autopistas, puentes, túneles, pistas de aeródromo, pistas de rodaje y plataformas, definidas como todas las acciones emprendidas para mantener y restablecer la aptitud para el servicio y el nivel de servicio de las carreteras”.

El Grupo Aena realiza el mantenimiento de las pistas de rodaje, plataformas y otras vías vehiculares en sus instalaciones y considera que estas infraestructuras tienen potencial de contribuir a la transición hacia una economía circular (por tanto, elegibles por dicho objetivo), cuando cumplan con los criterios establecidos por el Anexo II del Reglamento Delegado 2023/2486.

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 II del Reglamento Delegado 2023/2486, no siendo necesario realizar interpretaciones o asunciones al respecto.

iv. **Principios de no causar un perjuicio significativo a otro objetivo medioambiental (DNSH)**

El segundo grupo de criterios técnicos requiere que, para cada una de las actividades potencialmente alineadas (es decir, las actividades elegibles de la compañía que cumplan con los criterios de contribución sustancial) se evalúe y evidencie que no perjudican significativamente a ninguno de los otros objetivos medioambientales.

• **Mitigación del cambio climático**

Las siguientes actividades elegibles para el Grupo Aena presentan criterios de no causar un perjuicio significativo al objetivo de mitigación del cambio climático:

- Actividades WTR 2.2 y CE 2.2:

Se evalúa el cumplimiento del DNSH a nivel de inversión comprobando si se calculan las emisiones directas de gases de efecto invernadero (GEI) del sistema de aguas residuales o del tratamiento de reutilización y si los resultados se ponen a disposición de inversores y clientes previa solicitud. En el caso de la digestión anaerobia de lodos de depuradora, se comprueba si se dispone de planes de vigilancia para detectar fugas de metano.

- Actividad CE 3.4:

Se evalúa el cumplimiento del DNSH a nivel de inversión comprobando si existe un plan de mitigación de la congestión del tráfico a aplicar durante las obras de mantenimiento.

• **Adaptación al cambio climático**

El principio de no causar un perjuicio significativo al objetivo de adaptación al cambio climático es común a todas las actividades elegibles del Grupo Aena:

- Mitigación del Cambio Climático (CCM): actividades 6.5, 6.15, 6.17, 7.3, 7.4, 7.6 y 7.7
- Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos (WTR): actividad 2.2
- Transición hacia una economía circular (CE): actividades 2.2 y 3.4

Según el Apéndice A del Reglamento Delegado 2021/2139 y del Reglamento Delegado 2023/2486, las empresas deben identificar los riesgos climáticos físicos que son materiales para la actividad, de entre los enumerados en la tabla de la Sección II del citado apéndice, realizando una sólida evaluación de riesgos climáticos y análisis de la vulnerabilidad.

Por este motivo, el Grupo Aena ha completado un análisis de riesgos climáticos para identificar los riesgos climáticos físicos más materiales de las infraestructuras gestionadas (aeropuertos). El análisis considera diferentes proyecciones climáticas utilizando los escenarios RCP 4.5 y RCP 8.5 establecidos por el IPPC.

Este análisis ha permitido al Grupo Aena identificar una serie de medidas de adaptación que se aplicarán a futuro, para gestionar los riesgos relevantes y evaluarlas en función de su eficacia (ver más información en el capítulo [E1](#)).

• **Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos**



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

El principio de no causar un perjuicio significativo al objetivo de uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos es común a las siguientes actividades elegibles del Grupo Aena:

- Mitigación del Cambio Climático (CCM): actividades 6.15 y 6.17
- Transición hacia una economía circular (CE): actividades 2.2 y 3.4

Se considera que el Grupo Aena cumple con los DNSH ya que cuenta con:

- 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 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.
- Análisis de riesgos climáticos del Grupo Aena que evalúan riesgos relacionados con el uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos como el riesgo por sequías, precipitaciones extremas o el riesgo de inundaciones fluviales o costeras (ver [Análisis de riesgos climáticos del Grupo Aena](#)).
- Plan Estratégico del Agua 2021-2030 que incorpora planes de acción para los aeropuertos españoles (ver [E3-3](#)).

• **Transición hacia una economía circular**

El principio de no causar un perjuicio significativo al objetivo de transición hacia una economía circular es común a las siguientes actividades elegibles del Grupo Aena que contribuyen de forma sustancial al objetivo de mitigación del cambio climático (CCM): 6.5, 6.15 y 6.17.

Se evalúa el cumplimiento del DNSH establecido a nivel de inversión y de instalación, ya que el Grupo 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 minimización en la generación de residuos y se controla la gestión de los mismos en las fases de utilización (mantenimiento), así como la reutilización y reciclado de los residuos al final de su vida útil (incluidos residuos no peligrosos de construcción y demolición, baterías, productos electrónicos y residuos peligrosos, entre otros) de conformidad con la jerarquía de residuos. Con respecto a las actividades CCM 6.15 y CCM 6.17 se comprueba si se cumple el porcentaje mínimo del 70% de reutilización y/o reciclado de los residuos no peligrosos de construcción y demolición y con respecto a la CCM 6.5, el marcado CE de Conformidad Europea, obligatorio para los vehículos comercializados dentro de la Unión Europea, asegura el cumplimiento de los requisitos de seguridad, salud y de protección del medioambiente.

• **Prevención y control de la contaminación**

Las siguientes actividades elegibles para el Grupo Aena presentan criterios de no causar un perjuicio significativo al objetivo de prevención y control de la contaminación:

- Actividad CCM 6.5:

Se considera cumplido el DNSH, dado que, en los pliegos de prescripciones técnicas para la compra de vehículos eléctricos, se detalla que deben cumplir con todos los requisitos de homologación, medioambiente, 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.

- Actividades CCM 6.15, CCM 6.17 y CE 3.4:

Se considera que el Grupo Aena cumple con el DNSH ya que cuenta con:

- 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 la prevención y control de la contaminación.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- Evaluaciones de impacto ambiental de conformidad con 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, mediante las que se toman medidas para reducir el ruido, el polvo y las emisiones contaminantes durante los trabajos de construcción o mantenimiento. Asimismo, en caso de haber detectado potenciales riesgos relacionados con la contaminación, se cuenta con un plan de vigilancia ambiental que contempla actuaciones para mitigar dichos impactos.
- Respecto a la actividad CE 3.4, el Grupo Aena emplea tipos de pavimentación de la calzada con bajo nivel de ruido.
- Actividad CCM 7.3:

Se considera que el Grupo Aena cumple con el DNSH ya que su actividad no da lugar a la fabricación, comercialización o utilización de las sustancias contenidas en el apéndice C del Reglamento Delegado 2021/2139 y del Reglamento Delegado 2023/2486. Además, la remoción de materiales que puedan contener amianto es llevada a cabo por personal debidamente formado, con una vigilancia sanitaria antes, durante y después de las obras, de conformidad con la legislación nacional.

- Actividad WTR 2.2:

Se considera que el Grupo Aena cumple con el DNSH ya que cuenta con un sistema de gestión ambiental implementado y certificado de acuerdo a la ISO 14001, mediante el que se controla el cumplimiento de los niveles máximos admisibles de contaminantes vertidos, que se aplican medidas para evitar y mitigar los desbordamientos de aguas pluviales del sistema de recogida de aguas residuales y que los lodos de depuradora se utilizan de conformidad con la Directiva 86/278/CEE del Consejo y con arreglo a la legislación nacional aplicable.

- Actividad CE 2.2:

Se evalúa el cumplimiento del DNSH comprobando que la inversión cumple lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2020/741 de la UE y en la legislación nacional aplicable y que la recarga de acuíferos y la infiltración de aguas de escorrentía superficial cumplen lo dispuesto en la Directiva 2006/118/CE y en la legislación nacional aplicable.

• **Protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas**

El principio de no causar un perjuicio significativo al objetivo de protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas es común a las siguientes actividades elegibles del Grupo Aena:

- Mitigación del Cambio Climático (CCM): 6.15 y 6.17
- Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos (WTR): 2.2
- Transición hacia una economía circular (CE): 2.2 y 3.4

Se considera que el Grupo Aena cumple con los DNSH ya que cuenta con evaluaciones de impacto ambiental de conformidad con 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, mediante las que se toman medidas para proteger la biodiversidad y los ecosistemas durante los trabajos de construcción o mantenimiento. Asimismo, en caso de haber detectado potenciales riesgos relacionados con la protección y recuperación de la biodiversidad y los ecosistemas, se cuenta con un plan de vigilancia ambiental que contempla actuaciones para mitigar dichos impactos.

v. **Garantías Mínimas**

El artículo 18, apartado 1, del Reglamento 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, 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 octubre de 2022 la Plataforma publicó el informe “*Final Report on Minimum Safeguards*” que proporciona recomendaciones para evaluar el cumplimiento de las garantías mínimas.

En dicho informe se proponen los requerimientos mínimos para valorar el cumplimiento de los criterios relacionados con las garantías mínimas en función de distintos grupos de entidades, donde el Grupo 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 garantías mínimas.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Con base al informe publicado, el Grupo 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”.

El Grupo 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, 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 (ver más información en el apartado [GOV-4 NEIS 2](#)).

En este marco, el canal de denuncias (o el homólogo en las sociedades dependientes – canal de ética y *whistleblower channel*) 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 (para más información consultar el capítulo [G-1](#)).

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 el Grupo 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, como la Política contra la Corrupción y el Fraude y el Código de Conducta, 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 (ver más información en los apartados [G-1](#)).

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

- **Fiscalidad**

Se considera cumplido puesto que el Grupo 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, el Grupo 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.

El Grupo Aena presenta el Informe de Transparencia a la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), siendo el último informe presentando el correspondiente al ejercicio 2023, como se indica en el listado de entidades presentadoras (actualizado a 27 de enero de 2025 por la AEAT).

Este conjunto de medidas fiscales garantiza la transparencia fiscal del Grupo Aena, cumpliendo con los requisitos previstos por las garantías mínimas de la Taxonomía Europea.

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

- **Competencia justa**

Este pilar de las garantías mínimas se considera cumplido puesto que el Grupo 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 II 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 España está sujeta a lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Por último, el Grupo 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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Así mismo, en 2024 se ha aprobado la Política de Cumplimiento en Materia de Defensa de la competencia, que tiene por objeto desarrollar el compromiso expreso del Grupo Aena con el respeto a la libre competencia y las buenas prácticas de mercado y establecer los principios básicos de cumplimiento normativo en esta materia en consonancia con los valores éticos empresariales, principios y pautas de conducta asumidos por el Grupo Aena, y en línea con las principales referencias normativas y mejores prácticas en materia de cumplimiento normativo.

Así, el Grupo Aena cumple con cada una de las vertientes que dictamina la OCDE en sus preceptos en cuanto a competencia justa, es decir, lleva a cabo el cumplimiento con las normativas en cuanto a competencia, rechazo a incorporarse a acuerdos anticompetitivos, cooperación con las autoridades en caso de ser necesario y formación a los empleados en materia de competencia justa.

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



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Indicadores clave de resultados

Proporción del volumen de negocios procedente de productos o servicios asociados a actividades económicas que se ajustan a la taxonomía-divulgación correspondiente al año 2024																				
Ejercicio financiero 2024	Año 2024			Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo")										
	Códigos	Volumen de negocios	Proporción del volumen de negocios, año 2024	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 2023	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición	
Texto	Millones de euros	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	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)																				
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,27	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	247,93	4,30 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	4,04 %	F		
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	2.543,17	44,13 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	31,76 %			
Volumen de negocios de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		2.791,37	48,43 %	48,43 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	35,80 %			
De las cuales: facilitadoras		248,20	4,31 %	4,31 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	4,04 %	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											
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	2,16	0,04 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,04 %			
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	115,66	2,01 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								7,87 %			
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	758,96	13,17 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								22,55 %			



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Proporción del volumen de negocios procedente de productos o servicios asociados a actividades económicas que se ajustan a la taxonomía-divulgación correspondiente al año 2024																			
Ejercicio financiero 2024	Año 2024		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 2024	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 2023	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición
Texto		Millones de euros	%	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
Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		876,78	15,21 %	15,21 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %								30,45 %		
Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		3.668,15	63,64 %	63,64 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %								66,25 %		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
Volumen de negocios de actividades no elegibles según la taxonomía		2.095,38	36,36 %																
TOTAL		5.763,53	100,00 %																



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

Proporción del volumen de negocios/volumen de negocios total

	que se ajusta a la taxonomía por objetivo	elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	48,43 %	63,64 %
CCA	0,00 %	0,00 %
WTR	0,00 %	0,00 %
CE	0,00 %	0,00 %
PPC	0,00 %	0,00 %
BIO	0,00 %	0,00 %

En 2024 el volumen de negocios elegible según los criterios taxonómicos es de 3.668,15 millones de € (el 63,64% de los ingresos totales). De estos, 2.791,37 (un 48,43% del total) se consideran alineados de acuerdo con la Taxonomía. Estos ingresos se asocian principalmente a la actividad CCM 7.7 de Adquisición y propiedad de edificios. Los resultados se mantienen en el mismo orden de magnitud de elegibilidad respecto al año anterior, aunque el porcentaje de volumen de negocios que se ajusta a taxonomía ha aumentado un 12,63%.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Proporción de las CapEx procedentes de productos o servicios asociados a actividades económicas que se ajustan a la taxonomía-divulgación correspondiente al año 2024																				
Ejercicio financiero 2024	Año 2024			Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo")										
	Códigos	CapEx	Proporción de las CapEx, año 2024	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 las CapEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2023	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición	
Texto	Millones de euros	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	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, turismo y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	1,82	0,22 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,13 %			
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	6,48	0,79 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	2,68 %	F		
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	11,32	1,37 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	1,36 %	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	23,02	2,79 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	0,79 %	F		
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	59,51	7,22 %	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	147,76	17,94 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	10,64 %			
Tratamientos de aguas residuales urbanas	WTR 2.2	2,80	0,34 %	N/EL	N/EL	S	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	N/A			
Producción de recursos hídricos alternativos para fines distintos del consumo humano	CE 2.2	0,05	0,01 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	N/A			
CapEx de las actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		252,78	30,69 %	30,34 %	0,00 %	0,34 %	0,00 %	0,01 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	15,71 %			
De las cuales: facilitadoras		100,35	12,18 %	12,18 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	4,94 %	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, turismo y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	4,59	0,56 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,01 %			



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Proporción de las CapEx procedentes de productos o servicios asociados a actividades económicas que se ajustan a la taxonomía-divulgación correspondiente al año 2024																				
Ejercicio financiero 2024	Año 2024			Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo")										
Actividades económicas	Códigos	CapEx	Proporción de las CapEx, año 2024	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 las CapEx que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2023	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición	
																				Texto
	Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,12	0,02 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										0,04 %
	Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	2,67	0,32 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										0,51 %
	Operaciones de asistencia en tierra de transporte aéreo	CCM 6.20	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										0,42 %
	Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	11,35	1,38 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										1,56 %
	Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	14,75	1,79 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL										3,85 %
	Tratamientos de aguas residuales urbanas	WTR 2.2	0,03	0,00 %	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL										0,18 %
	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										0,09 %
	Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	78,68	9,55 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL										2,76 %
	CapEx de las actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		112,20	13,62 %	4,07 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	9,55 %	0,00 %										9,51 %
	CapEx de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		364,98	44,31 %	34,40 %	0,00 %	0,34 %	0,00 %	9,56 %	0,00 %										25,22 %
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																				
	CapEx de actividades no elegibles según la taxonomía		458,78	55,69 %																
	TOTAL		823,76	100,00 %																



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

Proporción de las CapEx/CapEx totales

	que se ajusta a la taxonomía por objetivo	elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	30,34 %	34,40 %
CCA	0,00 %	0,00 %
WTR	0,34 %	0,34 %
CE	0,01 %	9,56 %
PPC	0,00 %	0,00 %
BIO	0,00 %	0,00 %

En 2024 el CapEx elegible según los criterios taxonómicos es de 364,98 millones de € (el 44,31 % del CapEx total). De estos, 252,78 (un 30,69% del total) se consideran alineados de acuerdo con la Taxonomía. Las actividades taxonómicas que más contribuyen al indicador CapEx son la CCM 7.7 de Adquisición y propiedad de edificios, CE 3.4 Mantenimiento de carreteras y autopistas y CCM 7.6 Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable, debido a las inversiones realizadas en edificios terminales, regeneraciones y repavimentaciones de las pistas de vuelo y otros viales y la instalación de un parque solar fotovoltaico en el aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Los resultados absolutos se mantienen en el mismo orden de magnitud de elegibilidad respecto al año anterior, aunque el porcentaje aumenta considerablemente (desde el 25,22% en 2023 al 44,31% en 2024), debido a que en 2023 se produjo un incremento en los activos intangibles por la adquisición de la filial de Aena BOAB, lo que incrementó sustancialmente el denominador del indicador en ese ejercicio.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Proporción de los OpEx procedentes de productos o servicios asociados a actividades económicas que se ajustan a la taxonomía-divulgación correspondiente al año 2024																				
Ejercicio financiero 2024	Año 2024			Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo")										
	Códigos	OpEx	Proporción de las OpEx, año 2024	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 2023	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición	
Texto	Millones de euros	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	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)																				
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,02	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	15,16	4,22 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	4,11 %	F		
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	153,67	42,81 %	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	34,06 %			
OpEx de las actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)		168,85	47,04 %	47,04 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	38,18 %			
De las cuales: facilitadoras		15,18	4,23 %	4,23 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	S	S	S	S	S	S	S	4,12 %	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											
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,13	0,04 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,04 %			
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	6,39	1,78 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,93 %			
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	36,38	10,13 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								17,75 %			
Saneamiento de terrenos y zonas contaminadas	PPC 2.4	0,00	0,00 %	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,32 %			
OpEx de las actividades elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		42,90	0,12	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00								20,03 %			



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Proporción de los OpEx procedentes de productos o servicios asociados a actividades económicas que se ajustan a la taxonomía-divulgación correspondiente al año 2024																				
Ejercicio financiero 2024	Año 2024			Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causa un perjuicio significativo")										
Actividades económicas	Códigos	OpEx	Proporción de las OpEx, año 2024	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 2023	Categoría actividad facilitadora	Categoría actividad de transición	
Texto		Millones de euros	%	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	
OpEx de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		211,74	58,99 %	58,99 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %								58,21 %			
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																				
OpEx de actividades no elegibles según la taxonomía		147,19	41,01 %																	
TOTAL		358,93	100,00 %																	

	Proporción de las OpEx/Total OpEx	
	que se ajusta a la taxonomía por objetivo	elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	47,04 %	58,99 %
CCA	0,00 %	0,00 %
WTR	0,00 %	0,00 %
CE	0,00 %	0,00 %
PPC	0,00 %	0,00 %
BIO	0,00 %	0,00 %

En 2024 el OpEx elegible según los criterios taxonómicos es de 211,74 millones de € (el 58,99% del OpEx taxonómico total). De estos, 168,85 (un 47,04% del total) se consideran alineados de acuerdo con la Taxonomía. Los resultados se mantienen en el mismo orden de magnitud de elegibilidad respecto al año anterior, aunque el porcentaje de OpEx taxonómico que se ajusta a taxonomía ha aumentado un 8,86%.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

MDR-P: Políticas de los NEIS Medioambientales

Grupo Aena:

Política de Sostenibilidad:

Aprobada por el Consejo de Administración y actualizada en 2024, siendo éste el nivel más alto de Compañía responsable de la política, quien define y establece los compromisos, objetivos y estrategias a seguir por el Grupo 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 medioambiente a lo largo de toda su cadena de valor, comportándose de manera ética y transparente. El alcance estricto de la política abarca la sociedad matriz, el Grupo Aena, y a cualquiera de las sociedades integradas en su grupo, en los términos establecidos en el artículo 42 del Código de Comercio (el "Grupo Aena"). Sin embargo, las Filiales domiciliadas fuera de España podrán realizar las adaptaciones necesarias a la presente política para el cumplimiento del derecho local que le sea de aplicación.

Tomando como referencia, principalmente, los principios recogidos en el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODS), la normativa aplicable al ámbito de actuación de la Sociedad y las expectativas de los grupos de interés, esta Política establece el principio de integrar la sostenibilidad en todas las áreas de negocio y niveles organizativos de la Compañía, trasladando esta cultura a empleados, clientes, proveedores, cadena de valor, socios y al resto de grupos de interés y velar 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 el Grupo Aena.

Esta Política integra la variable cambio climático en los procesos internos de toma de decisión, así como en el análisis y gestión de los riesgos y oportunidades relacionados a corto, medio y largo plazo, incorporando mecanismos adecuados de adaptación y minimizar los impactos ambientales de la actividad de la Sociedad, bajo un enfoque preventivo (y en especial en lo relativo a cambio climático, calidad del aire, gestión del ruido, gestión del agua y vertidos, afección a la biodiversidad y los ecosistemas, y gestión de residuos peligrosos y no peligrosos), garantizando que los procesos se ajustan a los más altos estándares de calidad y promoviendo la transición a una economía circular que incluya todos los procesos.

Por último, la Política de Sostenibilidad de Aena, incluye entre sus principios, el tener en cuenta los intereses y opiniones de los grupos de interés para el desarrollo y las actualizaciones del proceso de análisis de doble materialidad, con el objetivo de identificar, evaluar, priorizar y determinar la importancia de los impactos potenciales y reales, positivos y negativos, así como los riesgos y oportunidades que pueden tener un efecto financiero en la Compañía, tanto en el corto como en el medio y largo plazo, relacionados con las personas y el medioambiente. La misma se encuentra disponible para las partes interesadas en la página web de la Compañía.

Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo para el Grupo Aena

Actualizada en 2024 por el Consejo de Administración, siendo éste el nivel más alto de Compañía responsable de la política, presenta los principios que sirven como guía y marco de referencia en el desarrollo de la actividad de la Compañía a lo largo de toda su cadena de valor en materia ambiental, de forma integrada con la calidad, la salud y seguridad en el trabajo. Entre ellos, se encuentran el de asegurar la protección del medioambiente y prevenir la contaminación, integrando criterios de desarrollo sostenible que contribuyan a reducir el impacto de la actividad, fomentando el uso sostenible de recursos y la lucha contra el cambio climático en línea con los objetivos marcados en la Estrategia de Sostenibilidad vigente. Así, entre sus principios se encuentra minimizar los impactos ambientales de la actividad de la Compañía, bajo un enfoque preventivo (y en especial en lo relativo a cambio climático, calidad del aire⁶, gestión del ruido, gestión del agua y vertidos, afección a la biodiversidad y los ecosistemas, y gestión de residuos peligrosos y no peligrosos), garantizando que los procesos se ajustan a los más altos estándares de calidad y promoviendo la transición a una economía circular que incluya todos los procesos. Esta Política también establece el principio de compatibilizar la actividad aeroportuaria con la protección y conservación de los hábitats naturales existentes en el entorno y su biodiversidad, minimizando la deforestación y compensando su impacto a través de los instrumentos adecuados.

Asimismo, entre los principios de esta política se encuentra su comunicación a todo el personal y empresas que desarrollen su actividad en el Grupo Aena, los cuales tienen la Política disponible en la web de la Compañía, para que tomen consciencia de sus derechos y responsabilidades, y ponerla a disposición de los grupos de interés. En este sentido, el Grupo Aena impulsará la adopción de estos principios y valores en el resto de empresas con las que colabore.

⁶ Entre otros, óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx), monóxido de carbono (CO), compuestos orgánicos volátiles (NMVOC) y materia particulada (PM₁₀ y PM_{2,5}).

NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Reino Unido, en específico:

Política medioambiental

El Aeropuerto de Londres-Luton dispone de la Política de medioambiente, que está en línea con la política de Gestión Integrada del Grupo, en la cual se detalla como aspectos principales la adaptación y mitigación del cambio climático, la economía circular y el uso responsable de recursos, la gestión de la contaminación. Esta política se comunica a todos los empleados y agentes de la cadena de valor del Aeropuerto, encontrándose en la página web de la Compañía. También tiene en cuenta los intereses y opiniones de las partes interesadas.

Finalmente, la responsabilidad de esta política y de su contenido recae en el Comité de Sostenibilidad del Consejo de Administración y en el Director Ejecutivo de *London Luton Airport Operations Limited*.

Responsible Business Strategy 2024-2027

La *Responsible Business Strategy* actual establece los principios de eficiencia energética y utilización de energías renovables, así como la gestión del agua, los residuos y la biodiversidad. Esta Estrategia se encuentra disponible y pública en la [página web](#) del Aeropuerto de Londres-Luton.

Finalmente, la responsabilidad de esta Estrategia y de su contenido recae en el Comité de Sostenibilidad del Consejo de Administración y en el Director Ejecutivo de *London Luton Airport Operations Limited*.

Brasil, en específico:

El alcance de la Política de Sostenibilidad y la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo, ambas del Grupo Aena, abarca a sus filiales en Brasil. Por tanto, los principios y objetivos en ellas descritos en relación al cambio climático, contaminación, protección de la biodiversidad y uso de los recursos naturales son también de aplicación a todos los centros de Aena Brasil.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E1 Cambio climático

El cambio climático es un desafío global que requiere la implementación de estrategias de mitigación y adaptación. En el contexto de la industria aeroportuaria, existen múltiples actividades que contribuyen a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), las cuales deben ser abordadas para reducir el impacto ambiental.

Las principales actividades que generan emisiones de alcance 3 corresponden al consumo de combustibles fósiles durante el ciclo de aterrizaje y despegue (LTO) de las aeronaves, así como el uso de Unidades de Potencia Auxiliar (APUs) que suministran energía a las aeronaves cuando están en tierra. Además, los vehículos y maquinaria utilizados para proporcionar servicios de handling, junto con los accesos al aeropuerto por parte de pasajeros y empleados, así como los viajes de empleados, contribuyen a estas emisiones.

En cuanto a las emisiones de alcance 1, el Grupo Aena como operador aeroportuario, controla varias actividades que generan emisiones de GEI. Estas fuentes incluyen la combustión estacionaria, como las emisiones de grupos electrógenos, generadores portátiles, calderas, prácticas del servicio de extinción de incendios (SEI) y bombas auxiliares de los depósitos de agua contra incendios. Además, la combustión de fuentes móviles, como los vehículos ligeros y pesados pertenecientes a los aeropuertos, genera también este tipo de emisiones.

Respecto a las emisiones de alcance 2, las principales fuentes de emisiones son debidas al consumo de energía eléctrica y térmica proveniente de fuentes no renovables para las operaciones del Grupo Aena, que incluye la climatización de terminales y la iluminación tanto en el lado tierra como en el lado aire. Esto afecta tanto a las operaciones propias como a la cadena de valor ascendente y descendente, lo cual requiere la implementación de fuentes de energía renovable y medidas de eficiencia energética.

Por otro lado, la operación en tierra y aire de las aerolíneas puede verse afectada por eventos meteorológicos extremos, como tormentas, inundaciones y olas de calor, que son cada vez más frecuentes debido al cambio climático. Estas interrupciones operativas pueden tener un impacto negativo potencial en las actividades propias de las aerolíneas, así como en la cadena de valor y los usuarios finales. Es crucial que las aerolíneas y operadores aeroportuarios desarrollen estrategias de adaptación para minimizar estos riesgos climáticos y asegurar la continuidad operativa.

Entre los riesgos identificados en relación con el cambio climático, cabe destacar la crisis energética que ha afectado gravemente a la economía, medioambiente y sociedad debido a unas condiciones geopolíticas inestables. Esta crisis energética no solo ha resultado en un aumento de los precios de la energía, sino que también exacerbó la inflación y provocó una recesión económica. La inestabilidad geopolítica actual sugiere que una crisis energética similar podría volver a ocurrir en el futuro, lo que representa un riesgo considerable para la cadena de valor ascendente de muchas industrias.

Además, el cambio climático está afectando a la industria del turismo. Las temperaturas extremas y otros fenómenos climáticos pueden hacer que ciertos destinos turísticos sean menos atractivos para los visitantes. Por ejemplo, temperaturas extremadamente altas o precipitaciones intensas pueden disuadir a los turistas de visitar ciertos lugares, lo que podría tener un impacto negativo en la economía local y en la industria turística en general. En el caso del Grupo Aena, la menor atracción de los destinos debido al cambio climático representa un riesgo para toda su cadena de valor, desde la gestión de aeropuertos hasta la satisfacción de los pasajeros. Sin embargo, el Grupo Aena también puede beneficiarse con un aumento de pasajeros en diferentes temporadas, produciendo cambios en la estacionalidad y mejorando la planificación y gestión de recursos.

Análogamente, la implementación de la Directiva 2021/17/UE, sobre eficiencia energética en edificios, ofrece la oportunidad de implementar acciones en esta materia, resultando en un ahorro de costes y una reducción del consumo de energía. Esto disminuirá su exposición a los precios del carbono y evitará sanciones regulatorias, mejorando la eficiencia energética en los edificios aeroportuarios y beneficiando a su cadena de valor.

Generar energía a partir de fuentes renovables en los aeropuertos es otra oportunidad clave para el Grupo Aena. Su plan fotovoltaico reducirá costes operativos y contribuirá a la sostenibilidad ambiental, beneficiando tanto a la cadena de valor como a las operaciones propias, y posicionándolo como líder en energías renovables. La descarbonización del sector abrirá nuevas oportunidades de negocio, consolidando al Grupo Aena como un agente clave en la transición hacia una aviación más sostenible.

En resumen, la industria aeroportuaria enfrenta múltiples desafíos relacionados con el cambio climático, tanto en términos de mitigación como de adaptación. Es esencial implementar medidas efectivas para reducir las emisiones de GEI y desarrollar estrategias de resiliencia ante eventos meteorológicos extremos para proteger las operaciones y minimizar el impacto ambiental.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación de la cadena de valor	Positivo / Negativo	Real / Potencial	Horizonte temporal
E1 Cambio Climático	Adaptación al cambio climático	—	Disrupción operativa por eventos meteorológicos extremos con impacto en actividades propias, cadena de valor y usuarios finales.	Toda la cadena de valor	Negativo	Potencial	Medio plazo
E1 Cambio Climático	Mitigación del cambio climático	—	Emisiones directas e indirectas de gases de efecto invernadero de alcance 1, 2 y 3 generadas por el Grupo Aena y su cadena de valor.	Toda la cadena de valor	Negativo	Real	Corto plazo/ Medio plazo/ Largo plazo



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

IROs materiales - Materialidad financiera (Riesgos y Oportunidades):

Tema	Subtema	Direccionador	Descripción del riesgo / Oportunidad	Ubicación de la cadena de valor	Riesgo / Oportunidad	Horizonte temporal
E1 Cambio Climático	Adaptación al cambio climático	Debido al cambio climático, las temperaturas y los fenómenos climáticos extremos son cada vez más frecuentes, lo que puede generar que algunos destinos sean menos atractivos en las temporadas altas implicando cambios en los patrones de viaje.	Aumento de pasajeros en diferentes temporadas del año, por cambios en la estacionalidad.	Toda la cadena de valor	Oportunidad	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
E1 Cambio Climático	Adaptación al cambio climático	Debido al cambio climático, los eventos climáticos extremos son cada vez más frecuentes.	Adaptación de las infraestructuras por riesgos físicos del cambio climático (p. ej. viento, temperatura, precipitaciones, nivel del mar, etc.).	Toda la cadena de valor	Riesgo	Largo plazo
E1 Cambio Climático	Adaptación al cambio climático	Debido al cambio climático, las temperaturas y los fenómenos climáticos extremos son cada vez más frecuentes, lo que puede generar que algunos destinos se hagan de difícil acceso o que los pasajeros decidan buscar otros destinos.	Menor atracción de los destinos de Aena por el cambio climático.	Toda la cadena de valor	Riesgo	Largo plazo



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Tema	Subtema	Direccionador	Descripción del riesgo / Oportunidad	Ubicación de la cadena de valor	Riesgo / Oportunidad	Horizonte temporal
E1 Cambio Climático	Mitigación del cambio climático	El programa de aviación sostenible está enfocado al posicionamiento de Aena como tractor de otros agentes del sector de la aviación para acelerar su descarbonización. Una de las líneas de acción se basa en la participación proactiva en el desarrollo de nuevos combustibles sostenibles aumentando su escalabilidad y el impulso en su utilización en los aeropuertos.	Nuevos servicios para la distribución de combustibles sostenibles (hidrógeno, SAF, etc.).	Cadena de valor ascendente y operaciones propias	Oportunidad	Largo plazo
E1 Cambio Climático	Energía	La Directiva 2021/27/EU de Eficiencia Energética supone una oportunidad para que Aena encuentre y aplique medidas de eficiencia que supongan tanto un ahorro de costes como de energía, reduciendo su exposición a los mecanismos actuales y futuros de fijación de precios del carbono. El cumplimiento de los parámetros establecidos en dicha legislación se traducirá en la reducción del consumo energético.	Edificios aeroportuarios más eficientes energéticamente.	Operaciones propias	Oportunidad	Medio plazo / Largo plazo
E1 Cambio Climático	Energía	La crisis energética en Europa afectó a la economía, el medioambiente y la sociedad durante 2023 por condiciones geopolíticas. Debido a la inestabilidad geopolítica actual, es posible que vuelva a presentarse una crisis energética similar.	Recesión económica por crisis energética.	Cadena de valor ascendente	Riesgo	Corto plazo / Medio plazo
E1 Cambio Climático	Energía	Provisión de toda o parte de la demanda eléctrica de los aeropuertos mediante generación propia de energía a partir de fuentes renovables.	Generación de energía eléctrica de fuentes renovables a través de la implementación de su plan fotovoltaico.	Cadena de valor ascendente y operaciones propias	Oportunidad	Largo plazo



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E1- NEIS 2 GOV-3: Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos

E1-GOV 3-13

El grado de cumplimiento del Plan de Acción Climática 2021 - 2030 está vinculado con la retribución de todos los empleados en España, incluyendo el Presidente y Consejero Delegado, Vicepresidente Ejecutivo, miembros del Comité de Dirección Ejecutivo, vinculado al sistema de gestión del desempeño que se evalúa con una frecuencia anual.

Concretamente, los complementos variables del Presidente Consejero Delegado y el Vicepresidente Ejecutivo están vinculados al cumplimiento de los objetivos del Grupo Aena, entre los que se encuentran objetivos en materia de sostenibilidad (elaboración y propuesta del Plan de Acción Climática), que ponderan para el Presidente Consejero Delegado en un 25% sobre el 100% de los objetivos del Grupo Aena, y para el Vicepresidente Ejecutivo en un 25 % sobre el 50% de los objetivos del Grupo Aena.

Respecto a la retribución de la Alta Dirección, el complemento variable depende del cumplimiento de los objetivos del Grupo Aena, entre los que se encuentra un objetivo relativo al Plan de Acción Climática, que pondera en un 25%, sobre el 50% y 40% que ponderan los objetivos del Grupo Aena para la Alta Dirección.

En el Reino Unido, los objetivos clave de sostenibilidad forman parte de los objetivos de gestión e influyen en la remuneración variable que depende del desempeño de Aena en el Reino Unido. Estos objetivos se aplican al CEO, a todos los miembros del *Executive Leadership Team* y a los miembros clave del equipo de Alta Dirección, incluido el Responsable de Sostenibilidad, el Responsable de Operaciones de Vuelo y el *Net Zero Senior Manager*.

En el caso de los aeropuertos de Brasil, durante el 2024 fue aprobado el Plan de Acción Climática, no habiéndose implementado por el momento retribuciones en los empleados de forma específica ligada al compromiso climático.

Para más información ver [NEIS 2 - GOV 3](#)

Estrategia

E1-1: Plan de transición para la mitigación del cambio climático

E1-1 14, 15, 16 (a, b, c), 16 (e, f, g, h, j), 17, AR 4

El alcance del Plan de transición o el Plan de Acción Climática 2021 - 2030, aprobado por el Consejo de Administración y sometido a votación consultiva por la Junta de Accionistas en 2021, incluye a Aena S.M.E., S.A. y a SCAIRM, y está alineado con la adhesión a la iniciativa Net Zero de ACI EUROPE (ACI por sus siglas en inglés *Airports Council International Europe* - Consejo Internacional de Aeropuertos de Europa), la cual se encuentra adoptada en la actualidad por 303 aeropuertos gestionados por 86 operadores en 32 países europeos comprometidos a alcanzar y mantener emisiones netas de carbono cero en las operaciones bajo su control para 2050 a más tardar y que marca un hito significativo en la lucha contra el cambio climático por el sector.

En este sentido, Aena España ha adelantado a 2030 (10 años antes de lo inicialmente comprometido) la consecución del compromiso Net Zero en sus alcances 1 y 2, habiendo establecido unos objetivos internos de descarbonización en línea con los criterios de la iniciativa de ACI EUROPE, dando mayor sustento y viabilidad a las rutas de acción definidas. A este respecto, destacar que la adhesión de Aena España a la iniciativa Net Zero de ACI EUROPE, se encuentra alineada con los objetivos establecidos en el Acuerdo de París (limitación del calentamiento global a 1,5 °C) y cuyo objetivo central es fortalecer la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, manteniendo el aumento de la temperatura global en este siglo por debajo de 2 grados Celsius con respecto a los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar aún más el aumento de la temperatura a 1,5 grados Celsius.

Este Plan de Acción Climática 2021-2030 se integra en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 de la red de aeropuertos españoles, con una inversión asociada en ese periodo de 750 M € incluida en el Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA) aprobado por el Consejo de Ministros el 28 de septiembre de 2021 en cumplimiento de lo establecido en la Ley 18/2014. Cada año se revisan las inversiones previstas pudiendo ajustarse las actuaciones en función de las nuevas necesidades, siendo aprobadas por el Comité de Dirección Ejecutivo del Grupo Aena.

Por otro lado, en Aena España, el Plan de Acción Climática 2021-2030 se encuentra integrado y armonizado con el Plan Estratégico 2022-2026 del Grupo Aena, que durante 2024 fue actualizado, y la planificación financiera a través de:

- La Política de Sostenibilidad, aprobada en 2021 y actualizada en 2024, que 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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- La actualización del Plan Estratégico 2022-2026 que refuerza entre sus ejes estratégicos la sostenibilidad haciendo aún más ambiciosos sus objetivos de descarbonización, adelantando 10 años el compromiso Net Zero para sus emisiones propias, 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 medioambiental, en línea con lo ya reflejado en el DORA II. También se marca como objetivo incrementar el número de aeropuertos y el nivel de las certificaciones *Airport Carbon Accreditation* de ACI, alcanzando un total de 19 aeropuertos, lo que engloba más del 94% de las emisiones de la red española.

En términos generales, los recursos económicos destinados al Plan de Acción Climática en España en el periodo 2021-2030 ascienden a 550 M € y a 750 M € en el caso de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030. Estos recursos han sido asignados teniendo en consideración básicamente los escenarios climáticos de transición y sus variables.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, se ha implementado la *Responsible Business Strategy 2024-2027* que incluye su plan de transición, el cual, mediante un enfoque colaborativo, establece una estrategia con 31 ambiciones. Entre ellas destaca el objetivo de alcanzar un 100% de bajas emisiones de carbono en los vehículos propios antes de 2030, mediante el uso de combustibles de bajo carbono y la transición a vehículos eléctricos. Así mismo, se ha asumido un compromiso con la aviación sostenible, fijando como meta alcanzar cero emisiones netas en las emisiones propias para 2040.

En Aena Brasil, el Plan de Acción Climática 2024 - 2040 o plan de transición incluye las sociedades de ANB y BOAB, fue elaborado y aprobado en 2024 por el Consejo de Administración de Aena Brasil con una inversión que asciende a cerca de 6 M € y tiene como objetivo alinear sus compromisos a su empresa matriz de Aena en España, al objeto de reducir de forma progresiva sus emisiones hasta alcanzar Net Zero de ACI EUROPE en 2040, integrando las distintas actuaciones para conseguirlo en sus futuros Planes Estratégicos.

El enfoque clave para lograrlo es alcanzar la neutralidad de carbono en los alcances 1 + 2 para 2035, sentando las bases para lograr Net Zero en 2040. Además, Aena Brasil se compromete a facilitar e impulsar la descarbonización de otros actores en el sector de la aviación, contribuyendo así a un transporte aéreo más sostenible. Para ello, es fundamental la colaboración con proveedores, arrendatarios, agentes de transporte y la comunidad, con el fin de mejorar la sostenibilidad en toda la cadena de valor.

Los Planes de Acción Climática del Grupo Aena establecen indicadores anuales que permiten monitorizar el grado de avance de las distintas iniciativas planificadas y proyectos específicos, asegurando que cada acción contribuya a los objetivos generales de sostenibilidad.

Las palancas o programas de descarbonización identificadas y las actuaciones clave previstas, incluidos posibles cambios en la cartera de servicios, y la adopción potencial de nuevas tecnologías en las operaciones propias o en la cadena de valor, se describen en el apartado [E1-3](#). Asimismo, para más información acerca de los recursos económicos ligados a los PAC's puede consultarse el capítulo de [Taxonomía](#).

El Grupo Aena no cuenta con actividades económicas propias relacionadas con el carbón, petróleo y gas (E1-1 AR 5). Al no perjudicar significativamente a uno o más de los objetivos medioambientales a los que se refiere el artículo 9 del Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, la Compañía no está excluida de los índices de referencia de la UE armonizados con el Acuerdo de París.

E1-NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

E1-SBM 3- 18, 19 (a-c)

El Grupo Aena reconoce la relevancia de los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados a lo largo de sus operaciones y su cadena de valor, considerándolos impulsores esenciales para garantizar un modelo de negocio resiliente y alineado con los principios del desarrollo sostenible.

En España, a través de su Plan Estratégico 2022-2026, de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y el Plan de Acción Climática 2021-2030; en Reino Unido mediante la *Responsible Business Strategy* del Aeropuerto de Londres-Luton; y, en Aena Brasil por medio de su Plan de Acción Climática 2024-2040, la Compañía ha establecido objetivos concretos, indicadores clave y políticas destinadas a limitar y reducir los impactos negativos, gestionar los riesgos más críticos y aprovechar las oportunidades que surgen del entorno global en constante transformación. Este enfoque estratégico integra un análisis exhaustivo que abarca tanto las operaciones propias del Grupo como las fases ascendentes y descendentes de su cadena de valor, implicando a proveedores, colaboradores y comunidades locales. En el estudio de riesgos climáticos se han incluido los riesgos físicos y de transición materiales.

Los riesgos relacionados con el clima identificados en el análisis de doble materialidad se muestran en la tabla siguiente clasificados como riesgos físicos o de transición. Para más información, consultar [NEIS 2. IRO 1](#).



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Direccionador	Descripción del riesgo	Tipo de riesgo
La crisis energética en Europa afectó a la economía, el medioambiente y la sociedad durante 2023 por condiciones geopolíticas. Debido a la inestabilidad geopolítica actual, es posible que vuelva a presentarse una crisis energética similar.	Recesión económica por crisis energética	Transición
Debido al cambio climático, los eventos climáticos extremos son cada vez más frecuentes.	Adaptación de las infraestructuras por riesgos físicos del cambio climático (p. ej. temperaturas y precipitaciones extremas, aumento del nivel del mar, etc.)	Físicos
Debido al cambio climático, las temperaturas y los fenómenos climáticos extremos son cada vez más frecuentes, lo que puede generar que algunos destinos sean menos atractivos y que los pasajeros decidan buscar otros destinos.	Menor atracción de los destinos de Aena por el cambio climático	Físicos

En el presente ejercicio, los riesgos y oportunidades relativos al cambio climático del Grupo Aena han sido de tal naturaleza que su impacto en la situación financiera y el rendimiento de la empresa se considera mínimo. La evaluación de estos factores sugiere que no se han percibido cambios significativos en los valores de los activos y pasivos en los estados financieros en el presente ejercicio. Esta estabilidad permite al Grupo Aena operar con confianza, centrándose en la implementación de su estrategia de sostenibilidad y en la mejora continua de sus procesos, sin la preocupación de ajustes relevantes que puedan afectar a su desempeño financiero.

Según los resultados de los análisis de riesgos climáticos y resiliencia, como se describe con más detalle a continuación, el Grupo Aena ha demostrado una sólida capacidad para adaptarse a los cambios y gestionar los riesgos asociados. El Grupo Aena está comprometido a garantizar el acceso continuo a financiación a un coste asequible, lo que le permite redistribuir y mejorar sus activos, así como adaptar su cartera de productos y servicios.

Análisis de riesgos climáticos y resiliencia

E1-SBM 3-19 (a, b, c); E1-AR6, AR7 (a, b, c) ; AR8 (a, b)

El Grupo Aena ha realizado un análisis inicial de resiliencia climática aplicando horizontes temporales diferenciados para los riesgos físicos y de transición, alineados con los escenarios climáticos y de negocio. Estos horizontes temporales permiten identificar y priorizar los riesgos materiales para sus operaciones, estableciendo así metas de reducción de emisiones de GEI en línea con el requisito [E1-4](#). Las proyecciones derivadas de las modelizaciones utilizadas del *Intergovernmental Panel on Climate Change* (en adelante "IPCC") incluyen diversas incertidumbres procedentes de las variaciones climáticas a corto, medio y largo plazo; asegurando una planificación armonizada con los objetivos de sostenibilidad y las necesidades operativas de la Compañía.

En el análisis de resiliencia, el Grupo Aena ha tenido en cuenta todas las operaciones propias y actividades de la cadena de valor que se han identificado que pueden llegar a verse afectadas por algún riesgo físico o de transición material. También se han tenido en cuenta los efectos financieros estimados de los riesgos físicos y de transición relevantes, como el impacto de eventos extremos y cambios regulatorios en sus activos e infraestructura. Para mitigar estos riesgos, la Compañía ha implementado medidas como la electrificación de la flota, la adaptación de infraestructura para eventos climáticos y la producción de energía renovable, en línea con el requisito [E1-3](#). Estas actuaciones están respaldadas por recursos destinados a garantizar la continuidad operativa y proteger la rentabilidad a largo plazo frente a los impactos climáticos.

La respuesta a los riesgos provocados por el cambio climático permite también a la Compañía acceder a nuevas oportunidades de mejora de sus operaciones actuales (mejoras de eficiencia de consumos) e incluso considerar el desarrollo de nuevos negocios (producción de energías renovables o tecnologías de propulsión limpia).

Gestión de los impactos, riesgos y oportunidades



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E1 NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con el clima

E1-IRO-1 20 (a)

El Grupo Aena ha establecido un proceso detallado de análisis de doble materialidad para identificar y evaluar impactos, riesgos y oportunidades derivadas del cambio climático, cuya metodología está descrita en el apartado de doble materialidad ([NEIS 2 IRO-1](#)) donde se indica en detalle el análisis de sus activos y actividades tanto de sus operaciones propias como de su cadena de valor. Además, se incluye información sobre las consultas llevadas a cabo con los colectivos afectados.

En este proceso, la Compañía ha identificado y categorizado los impactos, riesgos y oportunidades derivadas del cambio climático a través de varias etapas: Entendimiento, Identificación, Evaluación y Determinación.

En la etapa de Identificación, el Grupo Aena ha evaluado los impactos relacionadas con el cambio climático mediante el análisis y cuantificación de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) de alcance 1, 2 y 3. El Grupo analiza estas emisiones utilizando herramientas de evaluación internas y siguiendo metodologías reconocidas como el estándar *GHG Protocol* como es el, resultado de una asociación entre el Instituto de Recursos Mundiales (WRI) y el Consejo Empresarial Mundial para el Desarrollo Sostenible (WBCSD).

A partir de los datos disponibles en los sistemas internos, la información se consolida para hacer los cálculos de la huella de carbono utilizando los correspondientes factores de emisión. Estos factores, sufren una revisión periódica de las bases de datos más actualizadas y adaptadas a las distintas fuentes de emisión identificadas en cada alcance para garantizar la calidad y exactitud de los datos. Para más información acerca de la metodología y el procedimiento de cálculo puede consultarse el siguiente enlace publicado en la [página web de Aena](#).

Siguiendo su compromiso de mejora continua y transparencia, el Grupo Aena evalúa los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con las emisiones de GEI a través de entrevistas y consultas con expertos y partes interesadas.

Estas emisiones son calculadas de forma semestral y anual lo que le permite a la Compañía priorizar sus acciones de mitigación y adaptación, asegurando que sus esfuerzos para reducir sus emisiones estén alineados con los objetivos de sostenibilidad corporativa.

Por otro lado, el Grupo Aena revisa sus planes estratégicos a través de la Evaluación Ambiental Estratégica de Planes Directores y Planes Especiales, identificando las fuentes y calculando las emisiones de GEI previstas, así como otros impactos climáticos potenciales, como pueden ser los cambios en el uso del suelo, que puedan tener repercusiones en la cadena de valor. A través de esta Evaluación Ambiental se consideran tanto las operaciones e infraestructuras actuales como los proyectos y niveles de tráfico previstos a futuro, aplicando un enfoque preventivo para minimizar cualquier incidencia negativa. Esto permite al Grupo Aena anticiparse a posibles fuentes de emisiones y desarrollar estrategias de mitigación en concordancia con sus compromisos climáticos.

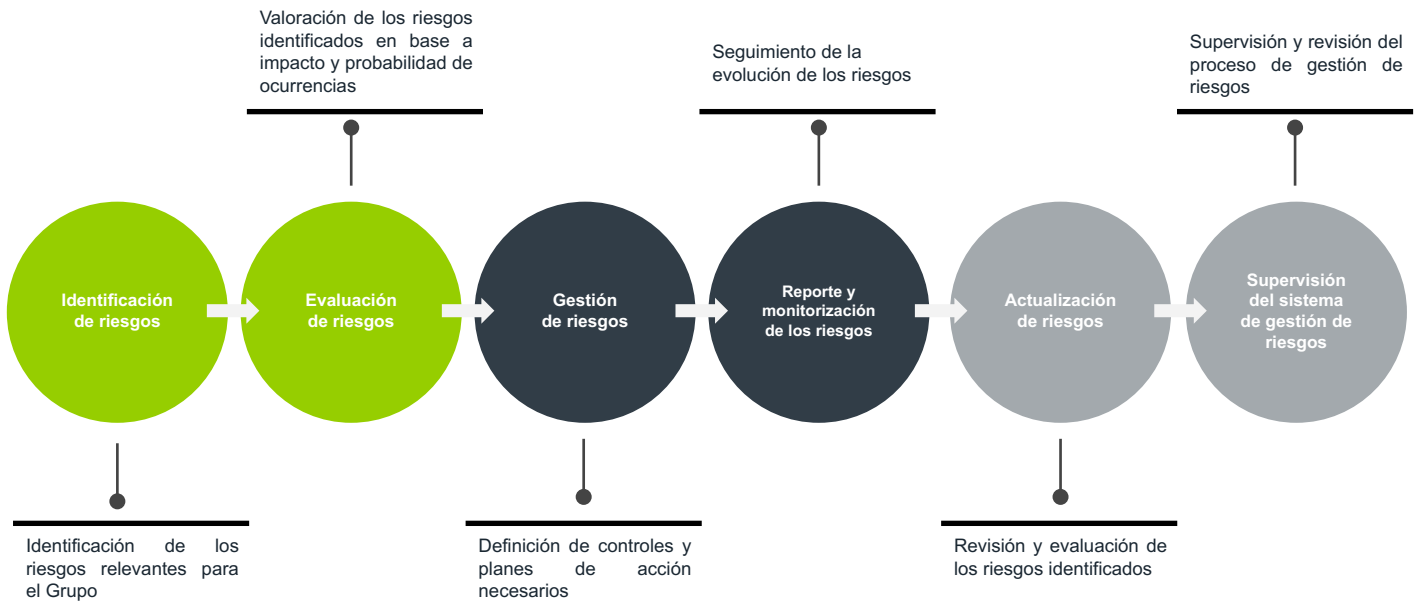
En este contexto, los resultados de la cuantificación de las emisiones de GEI (impactos relacionados con el clima) están detalladamente expuestos en el apartado [E1-6](#) de este informe.

El resultado del análisis de riesgos climáticos del Grupo Aena (riesgos físicos, transición y oportunidades), se encuentra a un nivel más detallado, ya que cuenta con una metodología específica de evaluación (criterios y escalas y umbral de relevancia o priorización o materialidad que da como resultado unos riesgos y oportunidades muy detallados).

Gestión de los riesgos relacionados con el cambio climático

El Grupo Aena con el fin de garantizar un seguimiento continuo y facilitar el proceso de reporte, incluye el análisis de riesgos climáticos en el mapa de riesgos de la Compañía, el cual tiene en cuenta mecanismos de gestión, supervisión y control, e incluye indicadores y medidas ligadas a sus Planes de Acción Climática. Este proceso implica operar con una visión transversal que involucra a todas las direcciones corporativas, así como a los diferentes órganos de gobierno en el proceso de identificación, análisis, evaluación, valoración y control de los riesgos.

Etapas en el proceso de gestión de riesgos del Grupo Aena:



El Grupo Aena ha actualizado sus análisis de riesgos climáticos por cada una de sus áreas geográficas donde se tiene presencia, teniendo en cuenta escenarios de altas emisiones y su impacto en todos sus activos y actividades empresariales, considerando sus coordenadas geoespaciales y la cadena de valor, incluyendo las fases anteriores y posteriores.

El análisis de riesgos climáticos evalúa los riesgos físicos y de transición y oportunidades climáticas siguiendo las recomendaciones del *Task Force on Climate-related Financial Disclosures* (TCFD), abarcando diferentes horizontes temporales que incluyen tanto las operaciones actuales como los proyectos futuros. Entre las infraestructuras clave analizadas se encuentran las pistas, terminales y plataformas, las cuales tienen una vida útil prolongada.

En cuanto a los riesgos físicos analizados aplicables o relevantes, el punto de partida fue la identificación de los de los 28 indicados en los apéndices A de los anexos de criterios técnicos de selección de los Reglamentos Delegados de Taxonomía. Para determinar qué riesgos físicos son materiales para la Compañía se realizó un mapeo del universo de riesgos, seleccionando aquellos que pudieran afectar al Grupo Aena por sus condiciones específicas. Para ello, en términos generales, fueron analizadas las referencias del sector, el listado de riesgos que, a modo de orientación pudiera incluirse en las normativas y/o requerimientos que resultasen de aplicación a estos efectos, los identificados por los *peers*, referencias internas, etc. Todo ello, sirvió para hacer una selección inicial de los riesgos que, a priori, pudieran impactar de forma significativa en el Grupo Aena.

Respecto a los escenarios utilizados, estos análisis de riesgos climáticos consideran tanto escenarios de altas emisiones como aquellos alineados con el Acuerdo de París, ofreciendo una base sólida para la toma de decisiones estratégicas y la planificación de inversiones. Al considerar una variedad de escenarios climáticos, el Grupo Aena puede adaptarse de manera proactiva a diferentes futuros potenciales, asegurando que sus estrategias y operaciones sean resilientes frente a las variaciones climáticas y permitiendo que sus proyectos se alineen con los compromisos climáticos establecidos. Los escenarios climáticos analizados son compatibles con las hipótesis básicas relacionadas con el clima utilizadas en los estados financieros.

A continuación, se presentan los análisis de riesgos climáticos de España, Reino Unido y Brasil.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Análisis de riesgos climáticos en Aena España:

Riesgos físicos y escenarios climáticos (IPCC):

E1-IRO 1- 20 (b), E1-IRO 1-21, AR 13(c)

Se han identificado riesgos físicos derivados directamente del cambio climático, pudiendo ser impulsados por eventos (agudos) o cambios a largo plazo (crónicos) en los patrones climáticos, los cuales pueden afectar la infraestructura y la operación de la red de 46 aeropuertos y 2 helipuertos gestionados por Aena España y su cadena de valor.

Este análisis abarca horizontes temporales a corto plazo (2023-24), medio plazo (2033) y largo plazo (2053), teniendo en cuenta la vulnerabilidad de los activos y actividades en función de su ubicación geográfica y su vida útil. Además, garantiza que el proceso esté alineado con los planes estratégicos y de inversión de la Compañía.

Asimismo, se han considerado los siguientes escenarios climáticos identificados por el IPCC:⁷

- **ESCENARIO RCP 8.5 (escenario *Business as Usual*):** se corresponde con una trayectoria en la que las emisiones continúan subiendo al mismo ritmo que en la actualidad, suponiendo un calentamiento global que probablemente no superará los 4°C.
- **ESCENARIO RCP 4.5 (escenario de fuerte mitigación):** se corresponde con una trayectoria en la que las emisiones se habrían reducido a la mitad en 2080 y es muy probable que no se excedan los 2°C de calentamiento global.
- **ESCENARIO SSP1-2.6:** los escenarios SSP contemplan tanto el nivel de emisiones como la Trayectoria Socioeconómica Compartida. El “1” se refiere a la tendencia socioeconómica, en este caso la de desarrollo sostenible y el 2.6 al nivel aproximado de forzamiento radiativo para el año 2100. Este escenario guarda similitudes con el RCP 2.6 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 los eventos climáticos identificados se tiene en cuenta la magnitud del impacto, la probabilidad de que el riesgo se materialice y la sensibilidad de los aeropuertos de Aena España a dichos riesgos.

El análisis cuantitativo para los escenarios climáticos RCP4.5 y RCP8.5 se basa en el cálculo de la vulnerabilidad, entendida como la susceptibilidad del sistema a ser afectado negativamente debido a la incapacidad de absorción de los riesgos derivados del cambio climático.

La vulnerabilidad depende, por tanto, de la magnitud y la probabilidad del riesgo, siendo específica para cada riesgo evaluado.

Con ello, se construye una matriz que define el nivel de criticidad para cada riesgo evaluado en los horizontes temporales definidos y bajo los escenarios climáticos RCP4.5 y RCP8.5 para cada aeropuerto.

Por otro lado, el análisis cualitativo se ha realizado conforme al escenario de trayectorias socioeconómicas compartidas SSP1-2.6. Este análisis se ha centrado exclusivamente en medir las variaciones proyectadas del valor climático (p.ej. temperatura máxima) con respecto al periodo histórico de referencia definido por el IPCC (1986-2005) con la intención de añadir solidez al análisis cuantitativo.

En base a los análisis y modelizaciones realizadas a partir de los datos disponibles, y teniendo siempre en cuenta la incertidumbre asociada a las proyecciones climáticas, se han identificado los aeropuertos que podrían verse impactados por los efectos del cambio climático analizados, de no adoptarse las medidas de adaptación previstas, especialmente en lo que respecta a las variables de precipitaciones extremas y olas de calor.

En ese sentido, Aena España está actualizando su plan de adaptación para el periodo 2025-2035 para los aeropuertos cuyos riesgos físicos han sido categorizados como críticos, desarrollando nuevas estrategias para adaptarse a los mismos. Para ello, se están identificando y re-evaluando las vulnerabilidades específicas de la infraestructura y las operaciones en cada ubicación particular.

Riesgos de transición y escenarios climáticos (IEA):

E1-IRO 1- 20 (c), E1-IRO 1-21

En la transición hacia una economía de bajas emisiones de carbono, Aena España se enfrenta a diversos cambios asociados a la implementación de nuevos requisitos legales y jurídicos, avances tecnológicos, políticas emergentes y dinámicas propias del mercado. Según las recomendaciones del *Task Force on Climate-related Financial Disclosures* (TCFD), estos cambios se clasifican como riesgos de transición, los cuales pueden impactar a Aena España en términos financieros, operacionales y reputacionales. Con el fin de comprender mejor los riesgos de transición asociados al cambio climático, se realiza la evaluación de estos utilizando el siguiente escenario climático de la Agencia Internacional de Energía:

⁷ Estos escenarios han sido actualizados en el IPCC Sixth Assessment Report al incorporar también las narrativas o trayectorias socioeconómicas “SSP” por lo que los escenarios pasarían a ser SSP5-8.5 y SSP2-4.5.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

ESCENARIO NZE (NET ZERO EMISSIONS BY 2050): se trata de un escenario que muestra cómo el sector energético global puede lograr emisiones netas cero de CO₂ para 2050, cumpliendo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, limitando el calentamiento global a 1,5°C en 2100 y siendo, por consiguiente, el más exigente para las organizaciones, pues su logro implicará la aplicación de diversas medidas costosas, lo que a su vez exigirá, en su caso, una adaptación de las estrategias a corto plazo.

Asimismo, se han fijado tres horizontes temporales, uno a corto plazo (2024), uno a medio plazo (2030) y otro a largo plazo (2050) para analizar los riesgos de transición. Esta escala temporal permite a Aena España anticiparse a las necesidades inminentes relacionadas con las distintas oportunidades (cambios en el modelo de negocio, inversiones en tecnologías, nuevas estrategias de mercado, fortalecimiento de la reputación, etc.) que puedan surgir del análisis de riesgos climáticos.

Los riesgos de transición se evalúan bajo el concepto de materialidad, definida como la importancia o relevancia de un riesgo en relación con los objetivos y operaciones de Aena España. Los riesgos materiales son aquellos que tienen el potencial de afectar significativamente los resultados económicos, la continuidad de las operaciones o la reputación. Para conocer la materialidad de los riesgos identificados se tiene en cuenta la probabilidad inherente, la vulnerabilidad, el impacto inherente del riesgo y su impacto residual.

A cada riesgo, en cada uno de los horizontes temporales previamente definidos, se le da un valor según dos variables: la exposición y la probabilidad de ocurrencia. Con ello, se construye una matriz que define el nivel de materialidad para cada riesgo de transición en los horizontes temporales definidos, y se calcula la criticidad lo que permite seleccionar los riesgos que necesitan ser incorporados al proceso interno de control de riesgos.

En dicho proceso también se consideran los avances tecnológicos y cambios de mercado que pueden impactar en las operaciones de manera positiva, transformándose en una oportunidad. Por ejemplo, la transición hacia una economía baja en carbono podría presentar oportunidades para modernizar la infraestructura y optimizar la eficiencia energética, lo que, en última instancia, fortalece una posición competitiva.

Análisis de riesgos climáticos en el Aeropuerto de Londres-Luton:

El Aeropuerto de Londres-Luton ha actualizado en 2024 su informe *Climate Change Adaptation Report* (CCAR), el cual ofrece una revisión exhaustiva de los riesgos climáticos actuales y emergentes para el aeropuerto, evaluando las vulnerabilidades del aeropuerto frente a riesgos físicos y de transición, y presentando los impactos directos, indirectos y en cascada de eventos meteorológicos extremos como el aumento de temperaturas, inundaciones, tormentas y nevadas.

El análisis de cambio climático y adaptación del Aeropuerto de Londres-Luton se ha preparado en base al Informe de Adaptación de Departamento de Medio Ambiente, Alimentación y Asuntos Rurales (en adelante "DEFRA") que presenta la Cuarta Evaluación de Riesgos del Cambio Climático (CCRA4) del Gobierno del Reino Unido.

Los objetivos principales de este informe son proporcionar:

- Información sobre el progreso de las acciones de adaptación al clima identificadas previamente desde el informe de 2021.
- Revisar y actualizar la evaluación de riesgos para los riesgos físicos utilizando los datos de UKCP18.
- Ampliar el alcance de la evaluación de riesgos para abordar los riesgos de transición y las oportunidades relacionadas con el clima, basándose en el informe de 2021.
- Analizar los impactos actuales y futuros del cambio climático en el aeropuerto, de acuerdo con los requisitos de DEFRA.

Basándose en los hallazgos del informe de 2021, esta versión del CCRA destaca el progreso realizado en la adaptación a estos riesgos, alineándose con los requisitos del DEFRA para la adaptación al cambio climático, así como con las secciones relevantes de la Ley de Cambio Climático del Reino Unido. También enfatiza la importancia de fomentar un enfoque inclusivo, interdepartamental y coordinado de manera efectiva que involucre a los diversos equipos dentro del Aeropuerto de Londres-Luton.

La evaluación realizada considera tres **horizontes temporales**:

- Año base: las proyecciones climáticas del Reino Unido para el período 1981-2000 son empleadas para representar las condiciones de referencia.
- Corto plazo: el período 2021-2040 (década de 2030) se utiliza para comprender los riesgos a corto plazo en la evaluación de riesgos físicos.
- Largo plazo: el período 2061-2080 (década de 2070) se utiliza para evaluar los riesgos a largo plazo en la evaluación de riesgos físicos, que abarca la vida útil prevista de los activos del aeropuerto.

En la metodología empleada se identifican los factores de riesgo que podrían tener un impacto en las operaciones del Aeropuerto de Londres-Luton, que son los siguientes:



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- **Riesgo:** Hay riesgos en el Aeropuerto de Londres-Luton que están relacionados con eventos climáticos extremos que pueden causar impactos negativos en las operaciones aeroportuarias.
- **Vulnerabilidad:** La vulnerabilidad es la tendencia de las operaciones aeroportuarias, los aspectos económicos, sociales, los bienes y servicios que pueden verse afectados por las cargas del cambio climático, según la sensibilidad y la capacidad adaptativa de los sistemas en operación.
- **Exposición:** La exposición se refiere a la presencia de personas, ecosistemas, bienes y activos culturales y servicios en lugares que son vulnerables o podrían verse afectados por el cambio climático, como olas de calor, inundaciones, tormentas, etc.
- **Respuesta:** La respuesta puede reducir o aumentar el riesgo y las oportunidades al afectar a cada uno de los otros factores.

Riesgos físicos y escenarios climáticos:

E1-IRO1-20 b, E1-IRO 1-21

En la identificación de los riesgos físicos se consideraron los umbrales, incluida la probabilidad y la gravedad, en los que el rendimiento de los activos del Aeropuerto de Londres-Luton se ve afectado por fenómenos meteorológicos extremos. Para ello se ha realizado un análisis basado en una combinación de información procedente del informe anterior de adaptación al clima del aeropuerto, los resultados de la Evaluación de Riesgos Climáticos del Reino Unido, las proyecciones del escenario UKCP18 y la revisión de evaluaciones de riesgos específicas por sector.

Riesgos de transición relacionados con el clima:

E1-IRO 1- 20 c, E1-IRO 1-21

La evaluación de los riesgos de transición se encuentra en una etapa preliminar y solo se ha realizado de manera cualitativa. En el futuro, será necesaria una evaluación completa del TCFD para que la comprensión de los riesgos de transición a los que se enfrenta LLA alcance una madurez completa, incluido el análisis cuantitativo y de escenarios. Para facilitar el trabajo a realizar en el futuro, los riesgos se han agrupado de acuerdo con las recomendaciones del marco del TCFD para los riesgos de políticas y jurídicos, los riesgos tecnológicos, los riesgos de mercado y los riesgos de reputación.

Análisis de riesgos climáticos en Aena Brasil:

Aena Brasil ha realizado un informe inicial de riesgos climáticos, el cual cubre todas las operaciones aeroportuarias de Aena en Brasil, incluyendo las dos sociedades (BOAB y ANB).

A la hora de hacer este análisis, se han establecido unos horizontes temporales para entender mejor la evolución de los riesgos físicos, de transición y oportunidades siendo estos los siguientes:

- **Año Base:** las proyecciones climáticas de Brasil para el año 2023 se utilizan para representar las condiciones de línea de base.
- **Corto Plazo:** el período de 2024-2030 se emplea para entender los riesgos de corto y medio plazo en la evaluación de riesgo físico.
- **Medio/Largo Plazo:** el período de 2031-2050 se utiliza para evaluar los riesgos de medio y largo plazo en la evaluación de riesgos físicos, cubriendo la vida útil prevista de los activos en Brasil.

Riesgos físicos y escenarios climáticos:

E1-IRO 1- 20 (b), E1-IRO 1-21, AR 13(c)

Los riesgos físicos analizados resultan de eventos (agudos) o cambios a largo plazo (crónicos) en los patrones climáticos. Pueden causar daños directos a los activos e impactos indirectos por la interrupción de la cadena de suministro.

El análisis de evaluación de riesgos físicos se realiza a través de la plataforma Adapta Brasil MCTI, la cual integra y disemina información sobre riesgos del cambio climático en Brasil. En concreto, los escenarios futuros utilizados en la plataforma son RCP4.5 y RCP8.5.

Riesgos de transición relacionados con el clima:

E1-IRO 1- 20 c, E1-IRO 1-21

La transición a una economía baja en carbono puede implicar cambios políticos, legales, tecnológicos, de mercado y reputacionales para abordar los requisitos de mitigación y adaptación relacionados con el cambio climático.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

La evaluación se realiza con un marco estandarizado que considera límites para impacto, la probabilidad de eventos y la gravedad de los impactos. Este marco se amplía para incluir una evaluación de los riesgos de transición, siguiendo las mejores prácticas actuales y la orientación del TCFD (*Task Force on Climate-related Financial Disclosures*). Sin embargo, la evaluación de los riesgos de transición se encuentra en una fase preliminar y los riesgos se evalúan únicamente sobre una base cualitativa.

Resultados principales de los análisis de riesgos climáticos del Grupo Aena

Indicar que los resultados de los análisis de riesgos climáticos del Grupo Aena a (riesgos físicos, transición y oportunidades) en las diferentes regiones, se encuentra a un nivel muy detallado, ya que cuenta con una metodología específica de evaluación como se ha detallado anteriormente.

En el caso de los riesgos físicos con potencial impacto en las infraestructuras aeroportuarias o la gestión de los servicios de transporte destacan principalmente los siguientes:

1. Temperaturas extremas.
2. Olas de calor.
3. Precipitaciones extremas.
4. Sequías.
5. Riesgo de inundaciones fluviales o costeras.

Respecto a los riesgos de transición y siguiendo la metodología descrita con anterioridad, el Grupo Aena realiza una evaluación exhaustiva para conocer las implicaciones de cada uno de ellos y determinar su relevancia/materialidad en las áreas financieras, operacionales y reputacionales en los distintos horizontes temporales definidos anteriormente. Estos riesgos se encuentran ligados a las categorías de políticas y riesgos legales, tecnológicos, mercado y reputacionales.

Asimismo, a partir de los resultados obtenidos en los estudios de riesgos climáticos anteriores, se identificaron las correspondientes oportunidades vinculadas a las categorías de eficiencia de recursos, fuente de energía, productos y servicios, mercados y resiliencia.

Los riesgos climáticos y oportunidades del Grupo Aena identificados a partir del análisis de doble materialidad ([NEIS 2. IRO 1](#)) realizado, se encuentran en la tabla de inicio del capítulo [E1](#).

E1-2: Políticas relacionadas con la mitigación y adaptación al cambio climático

E1-2 22, E1-2 24, E1-2 25 (a), E1-2 25 (b), E1-2 25 (c), E1-2 25 (d), E1-2 25 (e)

El Grupo Aena está comprometido con la lucha contra el cambio climático en los entornos donde realiza sus operaciones, adoptando y actualizando políticas específicas dirigidas a gestionar los posibles impactos relacionados con la mitigación y la adaptación al cambio climático. En base a ello, la Compañía ha establecido políticas que le comprometen a maximizar los impactos positivos y minimizar los negativos a lo largo de su cadena de valor, incluyendo la gestión del capital natural y la reducción de su huella de carbono.

En España, este compromiso queda reflejado en la Política de Gestión Integrada y la Política de Sostenibilidad, garantizando así que los procesos se ajustan a los más altos estándares de calidad.

La mencionada Política de Sostenibilidad aborda explícitamente los temas de mitigación y adaptación de cambio climático, así como la eficiencia energética. Por su parte, la Política de Gestión Integrada incluye los aspectos relevantes de la utilización de energías renovables, así como otros aspectos de importancia.

Además, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de una Política de Medio Ambiente, que está en línea con la Política de Gestión Integrada del Grupo Aena, en la cual se detalla como aspecto principal la adaptación y mitigación del cambio climático, mientras que su *Responsible Business Strategy 2024-2027* establece los principios de eficiencia energética y utilización de energías renovables.

Aena Brasil, también disponen de una Política de Gestión Integrada y una Política de Sostenibilidad alineadas con los compromisos del Grupo Aena.

Para más información sobre los requisitos mínimos de divulgación (MDR-P), consultar apartado [Políticas medioambientales](#).



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E1-3: Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático

E1-3 26, E1-3 28, E1-3 (MDR-A): E1-3 29 (a), E1-3 29 (b), E1-3 29 (c)i, E1-3 29 (c)ii, E1-3 29 (c)iii, AR 21, AR 22

El Grupo Aena sigue la hoja de ruta establecida por los Planes de Acción Climática (PAC) de Aena España, Aena Reino Unido y Aena Brasil, los cuales marcan el compromiso y las acciones del Grupo Aena para lograr los objetivos de reducción de la huella de carbono, abarcando las emisiones de alcance 1 y 2, así como, los objetivos estratégicos anuales con el fin de reducir las emisiones propias, a partir de la producción de energía renovable ampliando el autoconsumo, la compra de energía renovable con garantía de origen y la mejora de la eficiencia energética en edificios entre otros.

En cuanto a las emisiones de alcance 3 las medidas se centran en impulsar el uso de Combustible de Aviación Sostenible (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.

A continuación, se detallan las principales palancas o programas utilizados para impulsar la consecución de los objetivos de descarbonización incluidas en cada uno de los programas de los PAC's. Estos programas incluyen las medidas de mitigación que también están relacionadas con las medidas correctivas encaminadas a la minimización de las emisiones de alcance 1, 2 y 3, no habiéndose identificado personas perjudicadas por este impacto material (MDR-A 68 d). Respecto a la capacidad del Grupo Aena para ejecutar estas medidas, tal y como se indica en el apartado [NEIS 2 SBM-2](#), el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) fija objetivos de inversión en materia de cambio climático que son de obligado cumplimiento. Este compromiso queda asimismo reflejado en el apartado [E1 SBM-3](#). Para más información sobre los recursos asignados, consultar el capítulo de [Taxonomía](#).

A continuación, se describen las acciones llevadas a cabo y previstas por el Grupo Aena para cada una de las palancas de descarbonización identificadas.

Programa neutralidad de carbono

El principal objetivo de este programa es posicionar a Aena España como un operador de aeropuertos carbono neutral en 2026, estableciendo así los cimientos para lograr la meta de Net Zero de ACI EUROPE en 2030. Los objetivos de Net Zero ACI EUROPE se establecen en 2040 en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton y para los aeropuertos de Aena Brasil. Con el fin de gestionar sus impactos, riesgos y oportunidades materiales, el Grupo Aena ha implementado diversas actuaciones clave orientadas a mitigar el impacto de las emisiones de alcance 1 y 2, así como a mejorar la eficiencia energética de sus edificios aeroportuarios, todo ello en línea con las Políticas relacionadas con medioambiente (ver [MDR-P: Políticas de los NEIS medioambientales](#)).

En este sentido, toda la electricidad consumida en la red de aeropuertos españoles y en el Aeropuerto de Londres-Luton (Reino Unido) procede de fuentes 100% renovables certificadas, mientras que en los aeropuertos de Aena en Brasil se compromete a alcanzar este porcentaje en todos sus aeropuertos en 2027, habiendo alcanzado en 2024 un total del 76%.

Además, con el propósito de aumentar el porcentaje de autoabastecimiento, el Grupo Aena ya ha puesto en marcha su Plan Fotovoltaico que le permitirá incrementar significativamente su capacidad de autoabastecimiento energético. El despliegue del Plan Fotovoltaico de Aena España en 2029 podría alcanzar un porcentaje del 51% con respecto al consumo de 2019. En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, el compromiso es alcanzar el suministro del 25 % de la electricidad directa en el aeropuerto a partir de fuentes de energía renovables instaladas en el aeropuerto o en sus cercanías para 2026, y en el caso de los aeropuertos brasileños está prevista la instalación de una planta fotovoltaica en autoconsumo en el Aeropuerto de Carajás-Parauapebas.

Asimismo, se han llevado a cabo medidas orientadas a la eficiencia energética, como la sustitución de luminarias convencionales por luminarias LED. En 2024, en España, se ha alcanzado un 51 % de sustitución de luminarias en las terminales aeroportuarias, con el objetivo de llegar al 100% en 2026. Por su parte, en sus aeropuertos de Brasil, Aena se ha comprometido a tener el 100% de iluminación LED para 2027, así como implementar estas luces LED en plataformas y balizas para 2030.

En el Grupo Aena existe asimismo una estrategia marcada por la renovación de equipos por otros más eficientes energéticamente y alcanzar una flota propia sostenible, mediante actuaciones como la electrificación de la flota propia de vehículos, así como el uso de combustibles sostenibles en los vehículos existentes, grupos electrógenos y calderas. En 2024 el 52% de los turismos y furgonetas de la flota propia son eléctricos en el caso de España y el 88% en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton.

En cuanto a las compensaciones de emisiones, en 2024 debido a que se ha superado el porcentaje de reducción previsto, alcanzando el 70%, no se requiere la compra de créditos voluntarios de compensación para las emisiones de alcance 1 y 2.

A continuación, se presentan las actuaciones ligadas a climatización e iluminación que están en proceso de ejecución o se han terminado de ejecutar en 2024 en España.

Tabla 1. Actuaciones de eficiencia energética en climatización por centro en España

Aeropuerto	Actuación	Descripción	Estado (Finalizada/ En ejecución)	Horizonte temporal (plazo)
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Climatización	Renovación del sistema de climatización de pre-pasarelas - T4S	Finalizada	Corto
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Climatización	Renovación e integración en EBI de la instalación de climatización y ventilación de la central eléctrica CE-1 del aeropuerto	Finalizada	Corto
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Climatización	Instalación de sondas de CO ₂ en UTA's	En ejecución	Corto
Algeciras (Helipuerto)	Climatización	Nuevo sistema de climatización en las instalaciones del SEI	Finalizada	Corto
Alicante - Elche Miguel Hernández	Climatización	Mejora extracción forzada en aseos del terminal	Finalizada	Corto
Alicante - Elche Miguel Hernández	Climatización	Renovación de equipos de clima en TWR, N3 y toberas	Finalizada	Corto
Alicante - Elche Miguel Hernández	Climatización	Renovación equipos de clima (split)	En ejecución	Corto
Josep Tarradellas Barcelona - El Prat	Climatización	Renovación climatización edificio Cargoparc	En ejecución	Corto
Josep Tarradellas Barcelona - El Prat	Climatización	Renovación de equipamiento de climatización en T2	En ejecución	Medio
Fuerteventura	Climatización	Instalaciones de climatización pre-pasarelas terminal Sur	Finalizada	Corto
Fuerteventura	Climatización	Adecuación y mejora de la climatización	En ejecución	Corto
Fuerteventura	Envolvente	Instalación de láminas de control solar en pre-pasarelas de embarque sur	Finalizada	Corto
FGL Granada-Jaén	Envolvente-Climatización	Renovación integral edificio bloque técnico	Finalizada	Corto
FGL Granada-Jaén	Envolvente	Sustitución de ventanas en edificio SSEI	Finalizada	Corto
Huesca - Pirineos	Climatización	Sistema de calefacción alternativo para el parque de bomberos	En ejecución	Corto
Ibiza	Climatización	Renovación de PCA	En ejecución	Corto
Ibiza	Climatización	Adecuación del sistema de climatización del bloque técnico	En ejecución	Corto
Ibiza	Envolvente	Suministro e instalación vinilos y filtros solares en pasillo acceso No Schengen	Finalizada	Corto

Tabla 1. Actuaciones de eficiencia energética en climatización por centro en España

Aeropuerto	Actuación	Descripción	Estado (Finalizada/ En ejecución)	Horizonte temporal (plazo)
Jerez	Climatización	Renovación de equipos de producción frío y calor en edificio terminal	En ejecución	Corto
Gran Canaria	Climatización	Renovación de equipos de climatización en edificio SEI para mejora de la eficiencia energética	Finalizada	Corto
Málaga - Costa del Sol	Climatización	Renovación del sistema de climatización procesador del edificio terminal T2	En ejecución	Medio
Málaga - Costa del Sol	Climatización	Reforma de la terminal de autoridades	Finalizada	Corto
Menorca	Climatización	Actuaciones SEI	Finalizada	Corto
Menorca	Envolvente	Protección solar en fachada	Finalizada	Corto
Menorca	Envolvente	Sustitución de ventanas y estores en instalaciones CECOA	Finalizada	Corto
Palma de Mallorca	Climatización	Renovación equipamiento de climatización	Finalizada	Corto
Salamanca	Climatización	Sustitución de enfriadora en edificio terminal	Finalizada	Corto
Seve Ballesteros-Santander	Climatización	Sustitución equipo climatización roof-top de la sala de embarque	Finalizada	Corto
		Suministro e instalación de equipamiento de climatización para ubicaciones varias	Finalizada	Corto
Valencia	Climatización	Suministro e instalación nuevos equipos climatización centralizada cantina	Finalizada	Corto
Valencia	Climatización	Bomba de calor edificio terminal	Finalizada	Corto
Valencia	Climatización	Suministro e instalación recuperadores de calor pre-pasarelas T1	Finalizada	Corto
Zaragoza	Climatización	Adecuación y legalización de climatización edificios CE, BT, SSEI y AG	Finalizada	Corto
Zaragoza	Climatización	Adecuación al RITE edificio Enaire	En ejecución	Corto

Tabla 2. Actuaciones de eficiencia energética en iluminación por centro en España

Aeropuerto	Actuación	Descripción	Estado (Finalizada/ En ejecución)	Horizonte temporal (plazo)
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Iluminación	Nuevo alumbrado en TWR ejecutiva y TWR 'S SDP	Finalizada	Corto
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Iluminación	Nueva instalación e integración en control de iluminación en zonas controladas y restringidas	Finalizada	Corto
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Iluminación	Regeneración de pista 32R-14L	Finalizada	Corto
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Iluminación	Iluminación área bolsa de taxis P-5	En ejecución	Corto
Albacete	Iluminación	Mejora a LED de la iluminación exterior	Finalizada	Corto
Alicante - Elche Miguel Hernández	Iluminación	Control de iluminación en varias zonas del terminal	En ejecución	Corto
Alicante - Elche Miguel Hernández	Iluminación	Cambio de iluminación a tecnología LED	Finalizada	Corto
Almería	Iluminación	Ampliación de RESA 25	Finalizada	Corto
Bilbao	Iluminación	Suministro e instalación iluminación LED en terminal de carga	Finalizada	Corto
Fuerteventura	Iluminación	Nuevas torres para iluminación de plataforma	Finalizada	Corto
Ibiza	Iluminación	Remodelación de ayudas visuales Fase II	En ejecución	Corto
Ibiza	Iluminación	Mejora de iluminación en la plataforma del triángulo	Finalizada	Corto
Menorca	Iluminación	Cambio borde de pista	En ejecución	Corto
Salamanca	Iluminación	Sustitución balizamiento plataforma	Finalizada	Corto
Santiago - Rosalía de Castro	Iluminación	Adecuación iluminación de plataformas	En ejecución	Corto
Tenerife Norte - C. La Laguna	Iluminación	Renovación falso techo y mejora de iluminación en zona de llegada	Finalizada	Corto
Valencia	Iluminación	Instalación Torres Mega	Finalizada	Corto
Valencia	Iluminación	Adecuación de la iluminación de hipódromos y área de embarque	Finalizada	Corto
Zaragoza	Iluminación	Sustitución de luminarias a LED	Finalizada	Corto

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton y en materia de eficiencia energética también destacan las siguientes actuaciones realizadas en 2024:

- **Desvío del Sistema de Agua Caliente Doméstica:** En la llegada al edificio de OTB (*Old Terminal Building*), las calderas del sistema de agua caliente domestica funcionaban hasta ahora con 4 bombas. En 2024 se redirigió este circuito y se añadió una bomba más nueva y pequeña, reduciendo la energía necesaria y las pérdidas de calor.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- Adición de válvulas de fondo a las calderas: Las calderas de NTB (*New Terminal Building*) y OTB ahora pueden abrirse y cerrarse en función de las necesidades de uso, así como reducir la velocidad de las bombas primarias de la caldera. La configuración original requería que las bombas funcionaran a 40 Hz las 24 horas del día, los 7 días de la semana, lo que ya no será necesario.
- Instalación de variadores de velocidad en el edificio del OTB para poder variar la velocidad en función de la potencia necesaria. En la actualidad, estos variadores se controlan manualmente y ya han reducido la producción de energía en un 40%.
- Reducción de la temperatura del circuito de calefacción de la parte trasera de la terminal: Tras el redireccionamiento de los sistemas de agua caliente doméstica en las llegadas de la terminal, se puede reducir la temperatura necesaria para mantener el agua caliente almacenada, lo que se traduce en una pérdida de calor significativamente menor. Se han añadido tuberías para facilitar este proceso y esta intervención se añadirá al sistema de gestión de edificios para su control automático en 2025.
- Retirada de los ventiladores de la sala de calderas del OTB: Se llevó a cabo un estudio que determinó que las necesidades de refrigeración de la sala de calderas del NTB estaban sobredimensionadas. En consecuencia, se retiró el ventilador de 11 kW, que funcionaba 24 horas al día, 7 días a la semana, y en su lugar se instalaron rejillas de ventilación y puertas de lamas para conseguir una refrigeración pasiva.

En Brasil se están realizando una serie de medidas relacionadas con las emisiones fugitivas y el tratamiento de efluentes mediante la instalación de *flare*⁸ para la reducción de gases de tratamiento de efluentes, nuevas depuradoras en ANB y adaptación de las depuradoras de BOAB; y con compensación de emisiones con créditos de carbono para lograr la neutralidad en carbono para 2035 y ser *Net Zero* en 2040.

Programa aviación sostenible

Aena España ha puesto en marcha diversas iniciativas enfocadas a impulsar la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de alcance 3, en línea con su objetivo cualitativo de fomentar una aviación sostenible. Entre estas medidas se encuentran aquellas destinadas a la propulsión limpia para aviones, impulsando el uso de combustibles sostenibles para la aviación (SAF) mediante la participación activa en foros y alianzas, así como la colaboración directa con productores, aerolíneas y otros agentes relevantes para incrementar su utilización y promover su producción.

Asimismo, Aena España participa en proyectos de análisis de adaptación de sus aeropuertos para la introducción del hidrógeno en el sector aéreo, lo que representa una oportunidad clave para el desarrollo de nuevos servicios relacionados con la distribución de combustibles sostenibles, como el hidrógeno y el SAF.

Complementando estas acciones, el suministro de energía eléctrica renovable a las aeronaves juega un papel fundamental en la reducción de emisiones. Actualmente, el 100% de los puestos de estacionamiento en pasarela en los aeropuertos españoles disponen de un sistema de suministro eléctrico a 400 Hz. Durante 2024, se ha avanzado en la instalación de nuevas tomas y en la reposición de equipos antiguos, con vistas a implementar en el futuro sistemas de suministro eléctrico en los puestos de plataforma en remoto. La electricidad suministrada a las aeronaves por Aena España cuenta con una garantía de origen 100% renovable, lo que contribuye a mitigar el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de alcance 3.

En lo que respecta a la eficiencia en operaciones aeronáuticas, se han implementado sistemas de *Airport Collaborative Decision Making* (A-CDM) en cinco aeropuertos de la red española, los cuales permiten una gestión más eficiente de las operaciones mediante el intercambio de información en tiempo real, reduciendo los tiempos de rodaje y, por ende, el consumo de combustible y las emisiones en el ciclo LTO y el uso de APUs. Además, diez aeropuertos cuentan con torres avanzadas que facilitan la coordinación operativa y contribuyen a la reducción de emisiones.

Adicionalmente, se han realizado avances significativos en el desarrollo de una flota *ground handling* sostenible. La reciente adjudicación del nuevo pliego de licencias de asistencia en tierra a aeronaves en los aeropuertos españoles incorpora criterios de sostenibilidad que superan los objetivos establecidos en el Plan de Acción Climática 2021-2030. Entre los proyectos más destacados se encuentra el piloto de *pooling* de vehículos *handling* en el Aeropuerto de Palma de Mallorca, restringido a vehículos tipo *pushback*, que ha arrojado resultados positivos, logrando ahorros de hasta un 15% en tiempo de utilización, lo que equivale a una reducción de hasta una tonelada de CO₂ por equipo en condiciones estándar de uso.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, se encuentran trabajando con aerolíneas para promover la escalabilidad y producción del SAF utilizado en su aeropuerto. Asimismo, se están realizando acciones relacionadas con la flota sostenible en las operaciones *ground-handling* a través del programa "*Future of Transport*", mediante el cual colaboran con los socios para introducir los vehículos eléctricos e infraestructuras de carga a lo largo del aeropuerto. Asimismo, Londres-Luton tiene un volumen de 46% de todas sus operaciones comerciales con aeronaves *Next Generation* (NEOs, Max) siendo uno de los aeropuertos con mayor porcentaje de modernización de flota con efectos beneficiosos en la reducción de emisiones.

Por su parte, Aena Brasil se encuentra trabajando a lo largo de 2025 para incluir en su ámbito el alcance 3, estando prevista su finalización de este alcance en el primer trimestre del 2025.

⁸ El quemado en antorcha (en inglés *gas flare* o *flarestack*) de gases es una forma de eliminar el gas residual liberado en las depuradoras.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Estas iniciativas, además de gestionar los impactos negativos asociados a las emisiones de alcance 3, representan oportunidades estratégicas para el desarrollo de nuevos servicios, como la distribución de combustibles sostenibles y la incorporación de tecnologías limpias en las operaciones aeroportuarias. Con estas actuaciones, el Grupo Aena reafirma su compromiso con la sostenibilidad, la innovación y la mitigación del impacto ambiental en toda la cadena de valor del sector aéreo.

Programa comunidad y cadena de valor

El Grupo Aena, en el marco de sus Estrategias de Sostenibilidad y con el objetivo de gestionar sus IROs materiales, ha implementado diversas iniciativas relacionadas con la movilidad sostenible y la cooperación climática para mitigar los impactos negativos asociados a las emisiones de gases de efecto invernadero y fomentar el uso de medios de transporte más sostenibles.

En cuanto a movilidad sostenible:

- Aena España ha ampliado su red de puntos de recarga para vehículos eléctricos, facilitando el acceso a este tipo de vehículos tanto para el personal como para los usuarios. En el ámbito español, se ha alcanzado un total de 4.347 puntos de recarga distribuidos entre el lado tierra y el lado aire de sus aeropuertos. Asimismo, se han incentivado los desplazamientos con vehículos sostenibles mediante la aplicación de un descuento del 10% en la tarifa de aparcamiento para los vehículos con etiqueta CERO de la Dirección General de Tráfico (DGT), asociados al programa Aena Club Cliente. Esta iniciativa ha sido utilizada por el 6,23% de los pasajeros en 2024, lo que representa un incremento de 2 puntos porcentuales respecto al año anterior. Además, se ha ampliado la capacidad de estacionamiento para bicicletas y patinetes eléctricos en los aeropuertos.

En esta misma línea de acción uno de los objetivos del PAC 2021-2030 incluye la compensación del 100% de las emisiones generadas por los viajes de empleados de Aena España mediante proyectos sostenibles verificados a partir de 2024. A este respecto a lo largo del 2025 se realizará la compra voluntaria de 1.350 créditos de carbono en base a proyectos verificados y alineados con los ODS.

- En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone del *Luton DART (Direct Air-Rail Transit)* y *Luton Airport Express*, habiéndose dado continuidad al servicio de tren electrificado y un servicio de transporte automatizado y eléctrico que conecta la terminal del aeropuerto con la estación de tren *Luton Airport Parkway*, mejorando la sostenibilidad del transporte hacia y desde el aeropuerto.

Dentro del enfoque de cooperación y concienciación climática:

- El Grupo Aena participa activamente en diversos foros de sostenibilidad y del sector aéreo, promoviendo la colaboración y el intercambio de buenas prácticas en el ámbito climático. Como parte de sus estrategias ambiental, también se está fomentando la adopción de soluciones basadas en la naturaleza, integrando estas iniciativas en la planificación de proyectos y en la operación de los aeropuertos. Estas medidas incluyen la restauración de ecosistemas y la gestión sostenible de los recursos naturales, contribuyendo a la preservación del entorno y a la mitigación de los efectos del cambio climático.
- El Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido trabaja estrechamente con sus proveedores para alcanzar reducciones de emisiones en sus operaciones propias y en toda la cadena de suministro. Este enfoque ha sido reforzado mediante el impulso de medidas para fomentar el uso de aviones más eficientes. Asimismo, el aeropuerto ha lanzado la iniciativa *Sustainable Supply Chain Charter*, un compromiso que busca involucrar a todos los socios y proveedores en la reducción del impacto ambiental.
- Aena Brasil se encuentra trabajando a lo largo de 2025 para incluir en su ámbito el alcance 3, ligado a la movilidad sostenible y la cooperación y concienciación climática, estando prevista su finalización de este alcance en el primer trimestre del 2025.

A este respecto indicar que la gran totalidad de las partidas de CapEx y OpEx incluidas en los PAC's del Grupo Aena están ligadas a la implantación de energías renovables, actuaciones de eficiencia energética, instalación de puntos de recarga y adquisición de vehículos eléctricos de flota propia, siendo estos conceptos ya considerados en las actividades indicadas en el acto delegado de mitigación de cambio climático de la Taxonomía Europea reportada en este informe.

E1-4: Metas relacionadas con la mitigación y adaptación al cambio climático

E1-4 30, E1-4 32, E1-4 33, E1-4 34 (a), E1-4 34 (b), E1-4 34 (c), E1-4 34 (d), E1-4 34 (e), E1-4 34 (f), AR 30 (c)

A nivel del Grupo Aena, los objetivos y metas están en línea con aquellos recogidos en el Acuerdo de París, así como el compromiso adquirido con la *Science-Based Targets Initiative (SBTi)* para la fijación de objetivos de reducción de emisiones basados en ciencia. Este alcance de objetivos para corto y largo plazo basado en SBTi incluye al Grupo Aena y tiene el objetivo global de alcanzar emisiones netas cero de GEI en toda la cadena de valor en 2050 (alcance 1, 2 y 3).



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En lo que respecta al Plan de Acción Climática 2021-2030 de Aena en España, éste establece las bases para lograr el objetivo marcado de ser *Net Zero Carbon* en 2030 en base al compromiso de ACI EUROPE para alcances 1 y 2, para intensificar su lucha contra el cambio climático. Este objetivo está ligado también al objetivo de lograr ser Carbono Neutral en 2026, siendo esto llevado a cabo mediante el Programa de Neutralidad de Carbono, desarrollado y explicado en el apartado [E1-3](#).

Para garantizar la correcta materialización y puesta en marcha del PAC de Aena España, la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática incluye entre sus funciones conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas en materia medioambiental. Asimismo, la compañía dispone de un grupo de trabajo interno creado específicamente para coordinar transversalmente el despliegue de su Estrategia de Sostenibilidad y apoyar su implantación promoviendo la involucración activa y directa de todas las áreas y empleados.

Este Plan de Acción Climática 21-30 está integrado en la Estrategia de Sostenibilidad de la Compañía y cuenta con el aval de los accionistas. Así, durante 2024, el Informe Actualizado del Plan de Acción Climática 2023 fue aprobado, con carácter consultivo en la correspondiente Junta de Accionistas, con un 96% de votos a favor.

Asimismo, el Grupo Aena cuenta con la figura *Chief Green Officer* (CGO), con el objetivo principal de incorporar la sostenibilidad en todas las áreas de negocio y comunicar, tanto al Consejo como a los empleados, de cualquier actualización y avance en materia de sostenibilidad a través de los canales de comunicación establecidos.

En el caso de los planes climáticos del Aeropuerto de Londres-Luton y los aeropuertos de Aena en Brasil, destacar su objetivo estratégico de descarbonización de emisiones propias (alcance 1 y 2), *Net Zero* a alcanzar en 2040 .

Las palancas de descarbonización se encuentran también descritas en el apartado [E1-3](#). Los escenarios climáticos considerados en la definición de las metas se describen en el apartado [E1-IRO 1](#).

Teniendo en cuenta esto, el Grupo Aena ha establecido los siguientes objetivos en materia de descarbonización:

Aena España⁹

- **Neutralidad de carbono en 2026:** Aena España se ha comprometido a reducir el 82% de las emisiones de alcance 1 y 2 en 2026 respecto al año base 2019 compensando el 18% de las emisiones restantes mediante proyectos sostenibles verificados, alcanzando así la neutralidad de carbono en ese mismo año.
- **Net Zero en 2030:** la Compañía tiene como objetivo alcanzar las 0 emisiones netas en 2030. Para llegar a estos objetivos, se tuvieron en cuenta los escenarios climáticos proporcionados por la IEA (consultar apartado de riesgos de transición de Aena España) (E1-4 AR 30c).
- **Accreditación Airport Carbon Accreditation (ACA):** el objetivo de Aena España es que, en 2026, 19 de sus aeropuertos obtengan el nivel 4+ Transition del programa ACA de ACI EUROPE, que representan más del 94,5% del tráfico de pasajeros y un 94,2% de las emisiones de alcance 1 y 2 de la red de aeropuertos españoles.
- **Estrategia de energía eléctrica renovable:** Despliegue del Plan Fotovoltaico de Aena España con el objetivo de alcanzar un porcentaje del 51% en 2029 con respecto al consumo de 2019 (952 GWh/año).
- **PPA (Power Purchase Agreement) Financiero:** Se materializará a partir del año 2026, con el objetivo de cubrir entre un 15% y un 20% del consumo eléctrico total (0% en 2019).
- Compromiso de mantenimiento de la compra de energía 100% renovable con certificado de garantía de origen: Incorporación en los contratos de energía eléctrica de los requisitos necesarios para garantizar que el 100% de la energía consumida por Aena España es de origen renovable (60% en 2019).
- **Soluciones futuras de independencia de la red:** Adicionalmente y con el objetivo de aumentar la potencia instalada a través del almacenamiento y mejorar la resiliencia e independencia de la red eléctrica de los aeropuertos gestionados por Aena España, se han iniciado los estudios para conocer la viabilidad de almacenamiento de energía renovable en baterías de litio y en hidrógeno verde, aprovechando el espacio disponible en los aeropuertos, con el objetivo de aumentar la potencia instalada a través del almacenamiento, mejorando la resiliencia e independencia de la red eléctrica.
- **Estrategia de energía térmica:** El uso de las energías renovables para la generación de energía térmica en los aeropuertos de la red de Aena España se presenta como una oportunidad para mejorar la situación ambiental de los aeropuertos, haciéndolos más sostenibles, eficientes y resilientes, con el objetivo de que en el año 2030 el 100% de la energía térmica consumida por los aeropuertos sea de origen renovable (en 2019 el único consumo de energía térmica renovable era el de la planta de geotermia del Aeropuerto de Reus que generó ese año 41.224 kWh).
- **Eficiencia energética:** Reducción del consumo de energía por pasajero en un 9% en 2030 respecto a 2019, mediante la instalación de sistemas de iluminación LED al 100% en terminales y plataformas, y la renovación de equipos de climatización por otros de mayor eficiencia (en 2019 el consumo de energía/pax fue de 4,44 kWh/pax)

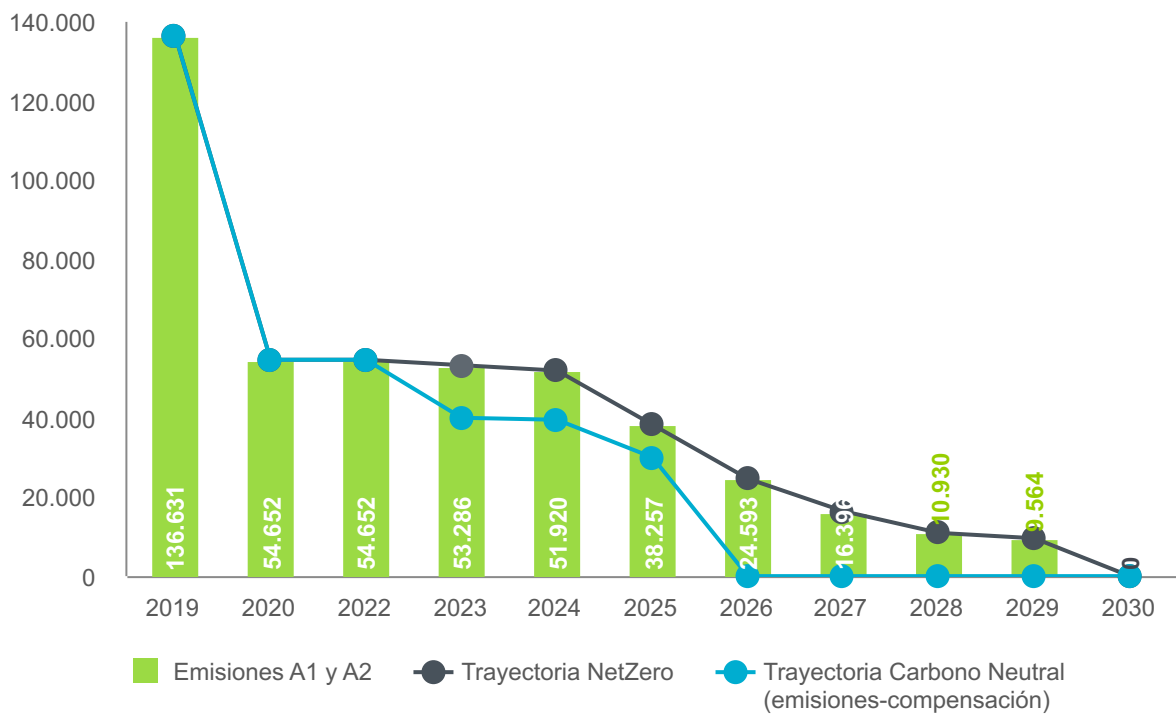
⁹ El año base para todas las metas de España es 2019. Se escoge este año base debido a que durante la elaboración del PAC en 2021, el 2019 era el último año histórico más normalizado respecto al número de operaciones (durante el cual se emitieron 136.630,5 tCO₂e para alcance 1 y 2).

- Electrificación de la flota propia:** Electrificar el 26% de la flota propia en 2026 y el 74% restante utilizará combustibles sostenibles. En 2024 el porcentaje de vehículos y furgonetas eléctricos fue de 52% (0% en 2019).
- Fomento de la colaboración y la concienciación climática:** Establecer acuerdos con universidades y centros tecnológicos para acelerar la transformación sostenible del sector y lanzar una campaña de concienciación climática cada año. Además, se han definido criterios de sostenibilidad para la selección de proveedores y arrendatarios

A continuación, se muestra la evolución prevista de la reducción de emisiones de alcance 1 y alcance 2 en Aena España, así como los objetivos marcados para 2030.

Objetivo PAC - Aena España

Evolución de las emisiones alcance 1 y 2 (tn CO₂ e)





NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Aena Reino Unido (Aeropuerto de Londres-Luton)¹⁰:

De acuerdo con su *Responsible Business Strategy*, el Aeropuerto de Londres-Luton tiene como objetivo ser *Net Zero* en 2040, en la cual, de acuerdo con la proyección, las emisiones residuales esperadas para el año 2040 serán de aproximadamente 300 tCO₂e, evidenciando el compromiso con la mitigación del cambio climático y la sostenibilidad a largo plazo. Esta trayectoria reafirma la relevancia de las inversiones en energías limpias y eficiencia operativa como pilares fundamentales en el camino hacia la neutralidad de carbono.

Otros objetivos son:

- Suministrar el 25% de la electricidad del aeropuerto a través de fuentes de energía renovables "in situ" o cerca del aeropuerto para 2026. En 2019, este suministro era de un 0%.
- Trabajar para alcanzar el objetivo de lograr un 100% de emisiones de carbono bajas en los propios vehículos para 2030 mediante el uso de combustibles bajos en carbono y la transición a vehículos eléctricos (0% en 2019).
- 100% de LED en los edificios operados por el Aeropuerto de Londres-Luton para 2027 y trabajar para lograr el 100% de LED en las calles de rodaje para 2030.
- Trabajar con terceros para impulsar la aviación sostenible, principalmente con aerolíneas para fomentar la adopción de combustible de aviación sostenible (SAF) utilizado en el aeropuerto.

Aena Brasil ¹¹:

En 2024, Aena Brasil desarrolló su Plan de Acción Climática 2024-2040 para sus alcances 1 y 2 con objetivo de ser Carbono Neutro en 2035 y *Net Zero* en 2040.

Dentro de la definición y estructuración de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena Brasil que se finalizará en 2025, se ha priorizado la elaboración del Plan de Acción Climática (PAC) 2024-2040 para los alcances 1 y 2, para las 2 sociedades (ANB y BOAB). Este PAC ha sido aprobado en 2024 por el Consejo de Administración de Aena Brasil, con objetivos de medio y largo plazo, acciones, proyectos, valoración, indicadores KPI y gobernanza, basado en las líneas de actuación: Energía renovable, emisiones fugitivas, eficiencia energética y operacional, flota propia sostenible, tratamiento de efluentes y compensación de emisiones.

Asimismo, Aena Brasil inicia su incorporación a la certificación ACA de manera que en 2025 certificará los aeropuertos de ANB y BOAB en nivel 1, con el objetivo de ir incrementando progresivamente de nivel.

El cumplimiento de los objetivos, KPI y actuaciones será monitorizado a través del Comité de Sostenibilidad y ESG de Aena Brasil.

A continuación, se presentan los datos cuantitativos en relación con las metas de reducción de emisiones:

¹⁰ El año base para las metas del Aeropuerto de Londres-Luton es 2019. Se eligió este año base debido a que, durante la elaboración de la estrategia climática, el 2019 era el último año histórico más normalizado respecto al número de operaciones (durante el cual se emitieron para alcance 1 y 2, 7.947 tCO₂e.)

¹¹ Durante 2024, se ha aprobado el PAC de Aena Brasil que incluye como año base 2023, calculado bajo una metodología de cálculo exhaustiva que incluye a todos los aeropuertos de ANB y BOAB pese a que estos últimos no operaron, dentro de Aena Brasil, mas que un mes en 2023. Para ello se realizaron estimaciones de las emisiones de BOAB relativas a todo el ejercicio 23, por lo que el año base para ese ejercicio tiene un valor superior al calculado en la tabla de emisiones para ese año (E1-6).



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E1-4 34 b, c, d ,E1-4 AR24

Meta de reducción de emisiones (tCO ₂ -eq)	España				
	2019 (año base)	Emisiones obtenidas 2024	% de reducción objetivo 2024-2019	% de reducción obtenido 2024-2019	Objetivo reducción emisiones 2030 (Net Zero ACI)
Alcance 1	22.769,60	12.668,16	25 %	44 %	100 %
Alcance 2	113.860,90	27.717,61	77 %	76 %	100 %
Alcance 3	3.866.448,10	3.468.233,43	--	--	--

Meta de reducción de emisiones (tCO ₂ -eq)	Reino Unido				
	2019 (año base)	Emisiones obtenidas 2024	% de reducción objetivo 2024-2019	% de reducción obtenido 2024-2019	Objetivo reducción emisiones 2040 (Net Zero ACI)
Alcance 1	2.966,00	1.911,07	36 %	36 %	90 %
Alcance 2	4.981,30	0,00	100 %	100 %	100 %
Alcance 3	278.268,00	348.055,36	--	--	—

Meta de reducción de emisiones (tCO ₂ -eq)	Brasil				
	2023 (año base)	Emisiones obtenidas 2024	% de reducción objetivo 2024-2023	% de reducción obtenido 2024-2023	Objetivo reducción emisiones 2040 (Net Zero ACI)
Alcance 1	3.092,00	3.111,26	--	(1) %	92 %
Alcance 2	987,00	1.153,73	--	(17) %	100 %
Alcance 3	571.902,01	514.430,90	--	—	—

NOTA: Los planes de acción climática del Grupo Aena establecen a nivel corporativo objetivos Net Zero ligados al objetivo de ACI EUROPE que incluye únicamente A1 y A2 (emisiones propias). En el caso del Alcance 3 se dispone del compromiso validado por SBTi del Grupo Aena (sin incluir a BOAB por no estar en operación en el año de envío de validación de los objetivos). A este respecto indicar que puesto que la validación se realizó en 2024, el reporte de la evolución de las emisiones correspondientes a este compromiso se realizará de acuerdo con los criterios de SBTi en posteriores reportes.

El Grupo Aena ha definido un marco sólido y transparente para la divulgación del año base y el valor de referencia relacionado con sus metas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). En este contexto, se ha establecido el año base 2019 para Aena España y Aena Reino Unido y 2023 para Aena Brasil, con el objetivo de garantizar una comparación coherente y uniforme a lo largo del tiempo, facilitando la evaluación del avance en la reducción de emisiones.

Mantenimiento del año base: El año base seleccionado para España y Reino Unido es 2019, mientras que en Brasil es 2023 sin variaciones, salvo que se produzcan modificaciones significativas en la meta establecida o en el área de reporte. Si esto ocurriera, se detallará cómo el nuevo valor de referencia afecta tanto a la consecución de la nueva meta como a la presentación del progreso acumulado.

Comparabilidad de metas: En caso de fijar nuevas metas, se garantizará que el año base elegido sea reciente y no anterior en más de tres años al inicio del período objetivo. Este enfoque asegura que las metas sean comparables y se ajusten a los estándares actuales de sostenibilidad.

Evolución de las emisiones: A través del seguimiento de su huella de carbono, publicada en su Informe Actualizado del PAC, Aena España comunica de manera transparente en los informes anuales sus posibles desviaciones, brindando a todas las partes interesadas una visión clara sobre el avance hacia sus compromisos de sostenibilidad.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E1-5: Consumo y combinación energéticos¹²

E1-5 35, E1-5 37 (a), E1-5 37 (c), E1-5 38 (b), E1-5 38 (c), E1-5 38 (d), E1-5 38 (e), E1-5 39, E1-5 40, E1-5 42, E1-5 43, E1-5 AR 33

E1-5 37 (a)

Consumo energético total (GJ)								
	2023				2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Consumo energético renovable	3.471.055	114.748	165.393	3.751.195	3.493.181	118.375	244.575	3.856.131
Consumo energético no renovable	843.531	40.923	40.771	925.225	853.014	34.325	108.510	995.849
Total	4.314.586	155.671	206.164	4.676.421	4.346.195	152.700	353.085	4.851.980

Consumo energético total (MWh)								
	2023				2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Consumo energético renovable	964.259	31.877	45.946	1.042.082	970.336	32.882	67.938	1.071.156
Consumo energético no renovable	234.333	11.369	11.326	257.028	236.950	9.535	30.142	276.627
Total	1.198.592	43.245	57.272	1.299.110	1.207.286	42.417	98.080	1.347.783

*1 GJ = 0,2778 MWh

¹² La actividad de la compañía está incluida en la definición de sectores con impacto climático elevado que se utilizan para determinar la intensidad energética.



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

E1-5 AR 34

Consumo energético directo por fuente (MWh) del Grupo Aena

2024

Consumo de combustible procedente de carbón y productos del carbón	--
Consumo de combustible procedente de crudo y productos petrolíferos	41.739,34
Consumo de combustible procedente de gas natural	34.071,72
Consumo de combustibles de otras fuentes fósiles	--
Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos de fuentes fósiles	200.813,97
Consumo total de energía fósil (calculado como la suma de las líneas 1 a 5)	276.625,03
Proporción de fuentes fósiles en el consumo total de energía (%)	20,50 %
Consumo de fuentes nucleares	--
Proporción del consumo de fuentes nucleares en el consumo total de energía (%)	--
Consumo de combustibles de fuentes renovables, incluida la biomasa (comprendiendo también los residuos industriales y municipales de origen biológico, biogás, hidrógeno renovable, etc.)	5.140,48
Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos de fuentes renovables	1.057.837,90
El consumo de energía renovable no combustible autogenerada	8.078,70
Consumo total de energía renovable (calculado como la suma de las líneas 8 a 10)	1.071.057,08
Proporción de fuentes renovables en el consumo total de energía (%)	79,50 %
Consumo total de energía (calculado como la suma de las líneas 6, 7 y 11)	1.347.682,11



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E1-5 37 (c). iii

Instalaciones de energías renovables en Aena España

		GJ	MWh	GJ	MWh
		2023	2023	2024	2024
Energía generada de fuentes renovables	Eólica	6.768,00	1.880,12	6.143,00	1.706,38
	Fotovoltaica	21.362,00	5.956,74	23.098,00	6.416,08
	Solar térmica	0,00	0,00	0,00	0,00
	Geotérmica	117,00	32,79	171,00	47,52
	Subtotal	28.247,00	7.869,65	29.412,00	8.169,98
Energía consumida de fuentes renovables	Eólica	6.480,00	1.799,88	5.910,00	1.641,79
	Fotovoltaica	21.260,00	5.928,54	23.002,00	6.389,38
	Solar térmica	0,00	0,00	0,00	0,00
	Geotérmica	117,00	32,79	171,00	47,52
	Subtotal	27.857,00	7.761,21	29.083,00	8.078,69
Energía vendida de fuentes renovables	Eólica	289,00	80,25	233,00	64,59
	Fotovoltaica	102,00	28,21	96,00	26,70
	Solar térmica	0,00	0,00	0,00	0,00
	Geotérmica	0,00	0,00	0,00	0,00
	Subtotal	391,00	108,45	329,00	91,29

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.
- MITERD, Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (1990-2022), ed. 2024. Anexo 7. Tabla A7.1.
- GHG Protocol

Fuentes para los poderes caloríficos inferiores (PCI):

- 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.
- MITERD, Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (1990-2022), ed. 2024. Anexo 7. Tabla A7.1.
- GHG Protocol



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

E1-5 37 (c). i

Consumo de combustibles renovables (GJ)

2024

	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Biocombustibles	12.560	5.946	0	18.506
Total	12.560	5.946	0	18.506

Consumo de combustibles renovables (MWh)

2024

	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Biocombustibles	3.489	1.652	0	5.141
Total	3.489	1.652	0	5.141

E1-5 37 (c). ii

Consumo de electricidad y energía térmica renovable (GJ)

2023

2024

	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Electricidad	3.461.310	114.041	165.393	3.740.744	3.480.450	112.429	244.575	3.837.454
Calefacción/ Refrigeración	117	-	-	117	171	0	0	171
Subtotal	3.461.427	114.041	165.393	3.740.861	3.480.621	112.429	244.575	3.837.625



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

Consumo de electricidad y energía térmica renovable (MWh)

2024

	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Electricidad	966.799	31.231	67.938	1.065.968
Calefacción/Refrigeración	48	0	0	48
Subtotal	966.847	31.231	67.938	1.066.016

E1-5 38 (b), (c), (d); E1-5 AR33

Consumo de combustibles no renovables (GJ)

2023

2024

	2023				2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Gasoil/diésel	112.248	14.876	11.727	138.851	107.940	8.059	30.619	146.618
Gasolina	1.340	0	707	2.047	984	0	656	1.640
Gas Natural	122.635	25.919	0	148.554	96.553	26.105	0	122.658
Propano	389	0	0	389	957	0	0	957
LPG	0	129	0	129	0	161	0	161
Queroseno	820	0	0	820	887	0	0	887
Subtotal	237.432	40.923	12.434	290.789	207.321	34.325	31.275	272.921



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

Consumo de combustibles no renovables (MWh)

2024

	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Gasoil/diésel	29.983	2.239	8.505	40.727
Gasolina	273	0	182	455
Gas Natural	26.820	7.251	0	34.071
Propano	266	0	0	266
LPG	0	45	0	45
Queroseno	246	0	0	246
Subtotal	57.588	9.535	8.687	75.810

E1-5 38 (e)

Consumo de electricidad y energía térmica no renovable (GJ)

2023

2024

	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Electricidad	0	0	28.337	28.337	0	0	77.234	77.234
Calefacción	199.750	0	0	199.750	198.728	0	0	198.728
Refrigeración	406.349	0	0	406.349	446.968	0	0	446.968
Subtotal	606.099	0	28.337	634.436	645.696	0	77.234	722.930



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

Consumo de electricidad y energía térmica no renovable (MWh)**2024**

	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Electricidad	0	0	21.454	21.454
Calefacción	55.202	0	0	55.202
Refrigeración	124.158	0	0	124.158
Subtotal	179.360	0	21.454	200.814

E1-5 40, E1-5 AR 37

Intensidad energética por ingreso neto	2023	2024	% Variación
<i>Consumo total de energía de actividades en sectores de alto impacto climático por ingreso neto de actividades en sectores de alto impacto climático (MWh/€)</i>	0,00026	0,00023	(9) %



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E1-6: Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones GEI totales¹³

E1-6 44, E1-6 46, E1-6 47, E1-6 48 (a), E1-6 48 (b), E1-6 49, E1-6 50, E1-6 51, E1-6 52, E1-6 53, E1-6 54, E1-6 55, AR 39 (b), AR 39 (c), AR 41, AR 43 (c), AR 45 (b), AR 45 (d), AR 46 (d), AR 46 (f), AR 46 (g), AR 46 (h), AR 46 (i), E1-6 48 (a), E1-6 49 (a), (b)

	Huella de carbono (tCO ₂ eq)							
	2023				2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil ¹⁴	Total Consolidado
Emisiones directas (alcance 1)	14.309,09	2.248,53	823,35	17.380,97	12.668,16	1.911,07	3.111,26	17.690,49
Emisiones indirectas (alcance 2) Market-Based	26.263,37	0,00	303,05	26.566,42	27.717,61	0,00	1.153,73	28.871,34
Emisiones indirectas (alcance 2) Location-Based	—	—	—	—	104.411,14	6.466,24	4.871,84	115.749,22
Emisiones alcance 3	3.375.955,11	268.462,70	571.902,01	4.216.319,82	3.468.233,43	348.055,36	514.430,90	4.330.719,69

Fuentes ESPAÑA 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.
- MITERD, Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (1990-2022), ed. 2024. Anexo 7. Tabla A7.1.
- GHG Protocol.

Fuentes ESPAÑA para los poderes caloríficos inferiores (PCI)

- 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.
- MITERD, Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (1990-2022), ed. 2024. Anexo 7. Tabla A7.1.
- GHG Protocol

¹³ El cálculo de la huella de alcance 1 y 2 de la organización se basa en la metodología definida por GHG Protocol, siguiendo el criterio de control operacional. En consecuencia, las fuentes de emisión a incluir en cada uno de los alcances son:

- Alcance 1: emisiones directas de la organización que proceden de fuentes bajo su propiedad o control:
 - Combustión estacionaria: grupos electrógenos y de continuidad, calderas, plantas de cogeneración cuya propiedad o control recae en la compañía, prácticas del servicio de extinción de incendios (SEI), etc.
 - Combustión móvil: vehículos ligeros y pesados pertenecientes a la flota propia.
- Alcance 2: emisiones indirectas de GEI procedentes de la generación de electricidad y calefacción o refrigeración, fuera del emplazamiento, adquirida y consumida por las instalaciones y centros de la compañía.

Para el cálculo de las emisiones de alcance 1, se recopilan los datos de actividad de cada una de las fuentes, optando por el origen del dato primario más preciso (siempre que resulta posible se opta por la factura del suministro). El dato primario se multiplica por un factor de emisión tomado de fuentes reconocidas y actualizadas, tales como el MITERD y GHG Protocol, para obtener las emisiones correspondientes.

Para el cálculo de las emisiones de alcance 2, se procede del siguiente modo:

- Se recopilan los datos de consumo de energía eléctrica disponibles en las facturas del suministro y se multiplican por el factor de emisión correspondiente. En el caso del cálculo de las emisiones basado en el mercado, se toma el factor de emisión de la comercializadora de electricidad aplicando el porcentaje de compra de Garantías de Origen que corresponda. En el caso del cálculo de las emisiones basado en la localización, se toma el factor de emisión publicado en el país correspondiente para la red eléctrica nacional. Con estos cálculos se obtienen las emisiones de alcance 2 debidas a la compra y consumo de energía eléctrica.
- Se recopilan los datos de las emisiones totales del proveedor externo de calefacción y refrigeración adquiridas y se calcula la proporción que corresponde a la compra de calor y frío realizadas por la compañía. Con estos cálculos se obtienen las emisiones de alcance 2 debidas a compra de calor y frío.

¹⁴ La cifra correspondiente a las emisiones de Aena Brasil 2023, incluye la operación de los 7 aeropuertos de ANB durante todo el ejercicio, y en el caso de BOAB únicamente los meses que estuvieron los aeropuertos de BOAB en explotación ya que se inició su actividad con Aena a finales de 2023.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E1-6 48 (b): En 2024, únicamente 4.908 tn de CO₂ se encuentran sujetas al RCDE, relativas a los aeropuertos de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, por lo que el 28% de las emisiones de alcance 1 del Grupo Aena proviene de actividades cubiertas por el sistema de comercio de derechos de emisión.

Emisiones Biogénicas Alcance 1 (tCO ₂ e)		
	2023	2024
España	595,96	637,6
Reino Unido	0	430,6
Brasil	0	272

E1-6 51 , E1-6 - AR 46 (f), E1-50 (a), (b)

Emisiones Alcance 3 por categorías (tCO ₂ eq)				
	2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Categoría 1: Bienes y servicios adquiridos Incluye todas las emisiones aguas arriba desde la producción de todos los bienes o servicios comprados o adquiridos por la compañía en el año de reporte y necesarios para la ejecución de las actividades	300.893,67	9.302,27	30.148,00	340.343,94
Categoría 2: Bienes de capital. Incluye todas las emisiones aguas arriba desde la producción de los bienes de capital comprados o adquiridos por la compañía	116.734,24	7.499,18	25.529,00	149.762,42
Categoría 3: Actividades relacionadas con el consumo de combustibles y energía. Incluye las emisiones relacionadas con la producción de la energía o combustibles adquiridos y consumidos por la compañía 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).	12.327,45	2.584,63	1.377,20	16.289,28
Categoría 5: Residuos generados en operaciones. Incluye las emisiones del depósito y tratamientos de residuos generados por la compañía en sus operaciones en el año de reporte.	7.388,62	37,71	2.138,30	9.564,63



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Emisiones Alcance 3 por categorías (tCO₂eq)

	2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Categoría 6: Viajes de negocios. 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.	1.350,65	153,02	905,40	2.409,07
Categoría 7: Viajes al trabajo. Incluye las emisiones debidas al desplazamiento de empleados entre sus hogares y el lugar de trabajo.	7.008,19	1.250,57	533,10	8.791,86
Categoría 8: Activos alquilados upstream. Incluye las emisiones de la operación de activos que son arrendados por la compañía y que no se han incluido ya en su Alcance 1 y 2.	76,28	na	76,60	152,88
Categoría 9: Transporte y distribución downstream. Incluye todas las emisiones del transporte aguas abajo, es decir, el desplazamiento de pasajeros desde o hacia los aeropuertos, así como la distribución de mercancías hasta el nodo de transporte más cercano.	410.361,20	na	42.136,60	452.497,80
Categoría 11: Uso de los productos vendidos. Se consideran clientes a 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, 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.	2.568.319,51	327.035,08	411.586,70	3.306.941,29
Categoría 15: Inversiones. Incluyen las emisiones asociadas a los ingresos relativos a las empresas participadas en función de su porcentaje de participación	43.773,62	na	na	43.773,62

Dado que las emisiones de alcance 3 incluyen las emisiones indirectas de GEI procedentes de actividades relacionadas con la compañía, pero generadas por fuentes que ni son de su propiedad ni están bajo su control, para cada una de las categorías se opta por el método de cálculo más adecuado en función de los datos disponibles. De esta forma, se emplean datos primarios siempre que es posible (Categorías 3 y 5) o bien se opta por métodos basados en valores económicos utilizando la metodología EEIO (Input-Output Ampliado Medioambientalmente) (Categorías 1, 2, 8 y 15) o se calculan/modelizan las emisiones con herramientas diseñadas ad hoc (Categorías 6, 7, 9 y 11). Todos los factores de emisión aplicados se toman de bases de datos públicas y de reconocido prestigio como DEFRA, GHG Protocol, etc.

Quedan excluidas las siguientes categorías dentro del alcance 3:

- Categoría 4, Transporte y distribución aguas arriba: la compañía no contrata servicios de logística. Cualquier gasto relacionado con el transporte de productos adquiridos por la organización no se puede separar y estaría incluido en la Categoría 1 del alcance 3.
- Categoría 10, Procesamiento de productos vendidos: la compañía no produce productos, por lo que esta categoría no es aplicable.
- Categoría 12, Residuos derivados de los productos vendidos por la organización: la compañía no produce productos, por lo que no existen residuos asociados y esta categoría no es aplicable.
- Categoría 13, Activos arrendados a la organización: los activos arrendados por Aena a otras entidades se asumen como propios de Aena y se reportan en el alcance 1 y 2.
- Categoría 14, Franquicias: la compañía no tiene franquicias, por lo que esta categoría no es aplicable.



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

E1-6 AR 41; E1-6 AR 43 (c), E1-6 AR45 (b)

Emisiones directas de GEI (Alcance 1)									
2023					2024				
España									
	CO2	CH4	N2O	CO2e	CO2	CH4	N2O	CO2e	
Gasoil	7.825,90	0,74	0,14	7.883,55	7.526,87	0,71	0,13	7.583,16	
Gasolina	95,19	0,07	0,00	97,50	68,91	0,01	0,00	69,34	
Gas natural	6.199,88	0,55	0,00	6.215,14	5.513,37	0,48	0,00	5.526,89	
Propano	25,55	0,00	0,00	25,55	62,74	0,00	0,00	62,74	
Queroseno	58,49	0,01	0,00	58,85	63,29	0,01	0,00	63,68	
HVO	22,76	0,00	0,02	27,88	3,97	0,00	0,00	4,01	
Biometano	0,00	0,00	0,00	0,39	632,09	0,06	0,00	633,64	
Biopropano	0,00	0,00	0,00	0,2353	0,00	0,00	0,00	0	
TOTAL	14.227,77	1,36	0,16	14.309,09	12.599,12	1,21	0,14	12.668,16	
Reino Unido									
Gasoil/diésel	913,62	0,11	12,12	925,85	560,71	0,07	7,44	568,22	
Gas natural	1.314,4	2,02	0,64	1.317,06	1.323,61	2,03	0,65	1.326,29	
Propano	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00
LPG	4,99	0,00	0,00	4,99	10,35	0,01	0,01	10,36	
HVO	0,63	0,00	0,00	0,63	0,00	0,00	0,00	6,19	
TOTAL	2.233,64	2,13	12,76	2.248,53	1.894,67	2,11	0	8,1	0
Brasil									
Gasoil	773,97	0,05	0,04	774,06	1.975,87	0,13	0,12	2.009,98	
Gasolina	35,34	0,01	0,00	35,35	32,86	0,02	0,01	34,64	
Propano	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Queroseno	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Otros (Efluentes y fugas refrigerantes)	-	-	-	-	1.066,65	0,00	0,00	1.066,65	
TOTAL	809,31	0,06	0,04	809,41	3.075,38	0,15	0,13	3.111,27	



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

Emisiones indirectas de GEI (Alcance 2) Market-based

2023

2024

España

	CO2	CH4	N2O	CO2e	CO2	CH4	N2O	CO2e
Energía eléctrica	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Energía calefacción y refrigeración	26.263,37	0,00	0,00	26.263,37	27.717,61	0,00	0,00	27.717,61
TOTAL	26.263,37	0,00	0,00	26.263,37	27.717,61	0,00	0,00	27.717,61

Reino Unido

Energía eléctrica	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Energía calefacción y refrigeración	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Brasil

Energía eléctrica	303,05	0,00	0,00	303,05	1.153,73	0,00	0,00	1.153,73
Energía calefacción y refrigeración	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL	303,05	0,00	0,00	303,05	1.153,73	0,00	0,00	1.153,73



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

E1-6 AR45 (d)

Emisiones indirectas de GEI (Alcance 2) Location-based				
2024				
España				
	CO2	CH4	N2O	CO2e
Energía eléctrica	76.693,53	-	-	76.693,53
Energía calefacción y refrigeración	27.717,60	-	-	27.717,60
TOTAL	104.411,13	-	-	104.411,13
Reino Unido				
Energía eléctrica	6.466,24	-	-	6.466,24
Energía calefacción y refrigeración	-	-	-	-
TOTAL	6.466,24	-	-	6.466,24
Brasil				
Energía eléctrica	4.871,84	-	-	4.871,84
Energía calefacción y refrigeración	-	-	-	-
TOTAL	4.871,84	-	-	4.871,84

E1-6 AR 46 (g)

	2024 (%)
Porcentaje de emisiones calculadas utilizando datos primarios de proveedores o de cualquier otro de la cadena de valor	100 %



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En la siguiente tabla se establecen los objetivos y metas del Grupo Aena de manera consolidada. Para ver el detalle por país, consultar apartado [E1-4](#).

E1-6 AR47 (b); E1-6 AR48

	Retrospectiva				Metas y objetivos por año			
	Año base ¹⁵	Emisiones 2023	Emisiones 2024	% Variación	2025	2030	2040	Objetivo anual (%)/año base
Emisiones directas (alcance 1)								
Emisiones directas (alcance 1) (tCO ₂ eq)	28.827,60	17.380,97	17.690,49	1,8 %	18.371,00	2.586,00	554,00	5 %
Porcentaje de emisiones de GEI de Alcance 1 provenientes de esquemas regulados de comercio de emisiones (%)	--%	--%	28 %	--%	— %	--%	— %	— %
Emisiones indirectas (alcance 2)								
Emisiones indirectas (alcance 2) Market-Based (tCO ₂ eq)	119.829,20	26.566,42	28.871,34	8,7 %	88.812,00	0	0	5 %
Emisiones indirectas (alcance 2) Location-Based (tCO ₂ eq)	0,00	0,00	115.749,22	--%	0	0	0	— %
Emisiones Alcance 3								
Total de emisiones brutas indirectas (Alcance 3) de GEI (tCO ₂ eq)	—	4.216.319,82	4.330.719,69	2,7 %	—	—	—	— %
Categoría 1: Bienes y servicios adquiridos	—	—	340.343,94	--%	—	—	—	— %
Categoría 2: Bienes de capital	—	—	149.762,42	--%	—	—	—	— %
Categoría 3: Actividades relacionadas con el consumo de combustibles y energía	—	—	16.289,28	--%	—	—	—	— %
Categoría 5: Residuos generados en operaciones	—	—	9.564,63	--%	—	—	—	— %
Categoría 6: Viajes de negocios	—	—	2.409,07	--%	—	—	—	— %
Categoría 7: Viajes al trabajo.	—	—	8.791,86	--%	—	—	—	— %
Categoría 8: Activos alquilados upstream	—	—	152,88	--%	—	—	—	— %
Categoría 9: Transporte y distribución downstream	—	—	452.497,80	--%	—	—	—	— %
Categoría 11: Uso de los productos vendidos	—	—	3.306.941,29	--%	—	—	—	— %
Categoría 15: Inversiones	—	—	43.773,62	--%	—	—	—	— %
Emisiones de GEI totales								
Emisiones de GEI totales (basadas en la localización) (tCO ₂ eq)	28.827,60	4.233.700,79	4.464.159,40	5 %	—	—	—	— %

¹⁵ El año base para España y Reino Unido es 2019. El año base para Brasil es 2023. Los objetivos de los PAC's del Grupo Aena únicamente hacen referencia a los Alcances 1 y 2, por lo que no aplica año base en el caso de Alcance 3.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

	Retrospectiva				Metas y objetivos por año			
	Año base ¹⁵	Emisiones 2023	Emisiones 2024	% Variación	2025	2030	2040	Objetivo anual (%)/año base
Emisiones de GEI totales (basadas en el mercado) (tCO2eq)	148.656,80	4.260.267,21	4.377.281,52	3 %	—	—	—	— %

Cada año objetivo de la tabla corresponde a lo siguiente:

- 2030: Al objetivo Net Zero de España para los Alcances 1 y 2.
- 2040: Al objetivo Net Zero de Reino Unido y Brasil para los Alcances 1 y 2.

Los planes de acción climática corporativos del Grupo Aena, incluyen objetivos específicos Net Zero para las emisiones propias. En el caso del Alcance 3 se dispone del compromiso validado por SBTi del Grupo Aena (sin incluir a BOAB por no estar en operación en el año de envío de validación de los objetivos). A este respecto indicar que puesto que la validación se realizó en 2024, el reporte de la evolución de las emisiones correspondientes a este compromiso se realizarán de acuerdo con los criterios de SBTi en posteriores reportes.

Intensidad de GEI basada en los ingresos:

E1-6 53, E1-6 54, E1-6 AR 53 (c)

E1-6 AR54

Intensidad de emisiones - tCO ₂ (<i>location-based</i>) por ingreso neto (tCO ₂ /€)	
	2024
Total	0,00077

Nota: No se dispone de la información relacionada con la intensidad de emisiones *location-based* por ingreso neto de 2023.

Intensidad de emisiones - tCO ₂ (<i>market-based</i>) por ingreso neto (tCO ₂ /€)			
	2023	2024	% Variación
Total	0,00085	0,00076	(10,2) %

En relación con los importes significativos de los activos y de los ingresos netos con riesgo físico de importancia relativa, ver nota 3.4 de las cuentas anuales consolidadas. Asimismo, en relación con los importes significativos de los activos, pasivos e ingresos netos con riesgo de transición de importancia relativa, ver nota 3.4 de las cuentas anuales consolidadas.

E1-7: Absorciones de GEI y proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono

El Grupo Aena no realiza absorciones de GEI ni proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono.

E1-8: Sistema de fijación del precio interno del carbono

El Grupo Aena no dispone de un sistema de fijación del precio interno del carbono.

E1-9: Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición material y oportunidades potenciales relacionadas con el cambio climático

El Grupo Aena se acoge a la moratoria dispuesta en el Apéndice C de la NEIS 1 de la CSRD.

Datapoints no aplicables

- DPs no incluidos debido a que, por la actividad de la Compañía, se considera que no son aplicables: E1-1 16 (d), E1-5 37(b), E1-5 38(a).
- DPs no incluidos debido a que se trata de información contextual o requisitos condicionales, es decir, la respuesta se proporciona en otro DP vinculado: E1-2 23, E1-3 27, E1-4 31, E1-5 35, E1-5 41, E1-6 45.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E2 Contaminación

El Grupo Aena, en su compromiso con la sostenibilidad y el respeto por el entorno, reconoce la importancia de abordar los impactos ambientales generados por sus operaciones, especialmente aquellos relacionados con la contaminación. Como principal operador aeroportuario a nivel mundial, la Compañía asume su responsabilidad de mitigar los efectos negativos derivados de sus actividades, promoviendo prácticas sostenibles y alineadas con los más altos estándares internacionales. A continuación, se detallan las acciones, políticas y programas implementados por el Grupo Aena para prevenir y reducir la contaminación del aire. Además, se presentan los resultados de las medidas adoptadas, los objetivos a corto y largo plazo, y el marco normativo que guía sus iniciativas en este ámbito.

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación de la cadena de valor	Positivo / Negativo	Real / Potencial	Horizonte temporal
E2 Contaminación	Contaminación del aire	-	Deterioro de la calidad del aire por la emisión de sustancias contaminantes (PM, SOx...) generadas por el Grupo Aena y la cadena de valor.	Operaciones propias y cadena de valor descendente	Negativo	Real	Corto plazo/ Medio plazo/ Largo plazo

IROs materiales - Materialidad financiera (Riesgos y Oportunidades): No existen riesgos ni oportunidades materiales según la materialidad financiera.

NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E2 NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con la contaminación

IRO-1 11(a), IRO-1 11(b) AR9

El proceso para determinar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con la contaminación se llevó a cabo por medio de la metodología descrita en el capítulo de **dobles materialidad** (ver [NEIS 2. IRO-1](#)) en el cual se indica en detalle el análisis de sus activos y actividades tanto de sus operaciones propias como de su cadena de valor.

En España, Aena tiene a su disposición varias herramientas para identificar, monitorizar y gestionar los impactos y riesgos medioambientales:

- El **Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Medioambiente y Eficiencia Energética (SGI)**, que identifica los requisitos legales en materia ambiental, facilitándose el seguimiento de su cumplimiento, así como la identificación, valoración y evaluación de los aspectos ambientales de la Compañía. Este sistema de gestión está certificado conforme a los estándares ISO 9001, 14001 y 50001.

- El **Sistema de 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 y dar soporte al Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Medioambiente y Eficiencia Energética.

Además, como apoyo al cumplimiento de la normativa en materia ambiental, el Grupo Aena dispone de las siguientes herramientas:

- **ARA:** permite consultar por parte de todos los empleados la documentación que compone el SGI (manuales, procedimientos, fichas de proceso, etc.) así como el registro y gestión de impactos.
- **ASGI:** aplicación para la identificación, valoración y evaluación de los aspectos ambientales de los centros del Grupo Aena, el cálculo de indicadores ambientales y el control ambiental de empresas.
- **CASA** (Calidad del Suelo y Aguas Subterráneas): permite el registro y la consulta de la situación del suelo y las aguas subterráneas en los centros y unidades de Aena.
- **DATAR SGI:** sistema automatizado de recopilación y gestión de datos/indicadores para el seguimiento y evaluación de los procesos del Sistema de Gestión Integrado.
- **EVIDENTIA:** portal de colaboración para el registro de evidencias documentales del Sistema de Gestión Integrado (informes, analíticas, licencias, etc).
- **SALEM:** permite la identificación, actualización y evaluación de los requisitos legales aplicables a cada unidad/centro dentro del ámbito del SGI.

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, el Grupo 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 aeropuertos que por su localización y sus características puedan suponer un impacto significativo sobre el medioambiente. De este modo se minimizan los posibles riesgos o impactos en la fase de planificación y obra de sus infraestructuras, así como en su fase de operación.

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 y de ruido. Estas plataformas permiten obtener una visión externa del impacto, ayudando a dimensionar el impacto de las actividades aeroportuarias sobre los colectivos afectados.

- La **Oficina de Atención Ambiental** que puede encontrarse en la [web pública de Aena](#), a través de la cual se da respuesta a las mismas de manera ágil y transparente.
- La **Oficina Ambiental del Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas (OFIMA)**, y la **Oficina Ambiental del Aeropuerto de Josep Tarradellas 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**. Para más información, ver el capítulo [S3 Colectivos afectados](#).



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- El [Portal de Trámites y Reclamaciones](#).

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton pone a disposición de los usuarios un mapa Interactivo de Ruido denominado Sitio web de **TraVis**. Para más información, ver el capítulo [S3 Colectivos afectados](#).

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**¹⁶ (online), entre otras herramientas (correos electrónicos, servicio al cliente, etc).

E2-1: Políticas relacionadas con la contaminación

E2-1 12, E2-1 14, E2-1 15 (a), E2-1 15 (c), AR 11

El Grupo Aena está comprometido con la mejora de la calidad del aire en los entornos donde realiza sus operaciones, adoptando y actualizando políticas específicas dirigidas a gestionar los posibles impactos relacionados con la prevención y el control de la contaminación. En base a ello, el Grupo Aena ha establecido políticas que le comprometen a maximizar los impactos positivos y minimizar los negativos a lo largo de su cadena de valor.

Este compromiso se recoge en la Política de Sostenibilidad y en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Salud y Seguridad en el Trabajo, de aplicación a las sociedades integradas en el Grupo Aena y de esta manera garantiza que los procesos se ajustan a los más altos estándares de calidad, incluyendo entre otros óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx), monóxido de carbono (CO), compuestos orgánicos volátiles distintos del metano (COVDM) y materia particulada (PM₁₀ y PM_{2,5}). Estas políticas están alineadas con los objetivos de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030.

El ámbito de actuación abarca tanto operaciones propias como actividades de terceros. Asimismo, en todas las ubicaciones de la red se aplican las políticas. La supervisión y cumplimiento de estas políticas es responsabilidad del Consejo de Administración, con el apoyo de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, que evalúa de manera continua el progreso de los objetivos.

Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton ha actualizado en 2024 su Política de energía y su Política de medioambiente. Éstas se crearon de acuerdo con las normas ISO 50001, ISO 14001, los requisitos del *Global Real Estate Sustainability Benchmark* (GRESB) y *Airport Carbon Accreditation* (ACA) Nivel 4, y las estrategias medioambientales internas.

La [Política Energética del Aeropuerto de Londres-Luton](#) muestra el compromiso del aeropuerto con la mejora de la gestión y el desempeño energético, alineándose con la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética y Salud y Seguridad en el trabajo. La responsabilidad sobre esta política recae sobre el Comité de Sostenibilidad del Consejo de Administración y el CEO de LLAOL. También dispone de una Política Medioambiental, la cual reconoce y acepta la responsabilidad del aeropuerto de minimizar su impacto ambiental, revisando el desempeño de manera continua.

Para más información sobre los requisitos mínimos de divulgación (MDR-P), consultar apartado [Políticas medioambientales](#).

Asimismo, el Grupo Aena dispone de diferentes instrumentos de gestión, como son:

¹⁶ 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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Instrumentos de Gestión

<p>Medioambiente (ISO 14001)</p>	<p>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 del Grupo 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.</p>	<p>Certificados: servicios centrales y aeropuertos en España y Reino Unido. En 2024 se ha superado de manera satisfactoria la primera auditoría de seguimiento, tras la renovación de 2023.</p> <p>En la red de aeropuertos de las filiales de Aena Brasil se encuentra en proceso de implementación el Sistema de Gestión Integrado, estando prevista la certificación entre 2025-2026.</p>
<p>Calidad (ISO 9001)</p>	<p>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 Compañía como actividad decisiva para un funcionamiento eficaz.</p> <p>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.</p>	<p>Certificados: servicios centrales y aeropuertos de España. En 2024 se ha superado de manera satisfactoria la primera auditoría de seguimiento, tras la renovación de 2023.</p> <p>En la red de aeropuertos de las filiales de Aena Brasil se encuentra en proceso de implementación el Sistema de Gestión Integrado, estando prevista la certificación entre 2025-2026.</p>
<p>Reglamento Environmental Management and Audit Scheme (EMAS)</p>	<p>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.</p>	<p>Aeropuertos de Menorca y de Tenerife Sur, siendo la fecha de la última validación en 2023.</p>
<p>Eficiencia energética (ISO 50001)</p>	<p>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.</p>	<p>En 2024 se ha superado de manera satisfactoria la primera auditoría de seguimiento, tras la renovación de 2023:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aeropuerto de Reus. • Aeropuerto de Valladolid. • SATE Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. • Aeropuerto de Zaragoza. • Aeropuerto de Londres-Luton. <p>Adicionalmente, en 2024 se han certificado:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aeropuerto de Menorca. • Aeropuerto de Valencia.
<p>Norma ISO 20906</p>	<p>Norma específica para el seguimiento de la afección acústica a través de los Sistemas de Monitorado de Ruido y Sondas de Vuelo de los aeropuertos. La obtención de esta acreditación supone un paso más para asegurar la calidad de los datos que el Grupo Aena ofrece públicamente.</p> <p>El Grupo 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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. • Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández. • Aeropuerto de Bilbao. • Aeropuerto César Manrique-Lanzarote. • Aeropuerto de Gran Canaria. • Aeropuerto de Ibiza. • Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. • Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol. • Aeropuerto de Palma de Mallorca • Aeropuerto de Sevilla. • Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna. • Aeropuerto de Tenerife Sur. • Aeropuerto de Valencia.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E2-2: Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación

E2-2 16, E2-2 18 (MDR-A), AR 13, AR 15

El Grupo Aena lleva a cabo 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 con su correspondiente contribución en la reducción de la contaminación del aire. Concretamente, se realiza el control y vigilancia de la calidad del aire en el entorno de los principales aeropuertos, llevando 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 (NO_x) y las partículas en suspensión (PM₁₀ y PM_{2,5}), emitidas como resultado de las operaciones aeroportuarias y otras fuentes localizadas en el entorno.

Las acciones para la prevención de la contaminación atmosférica y los recursos asignados para su ejecución se reportan en el apartado [E1-3](#). Además de estos, las medidas específicas relacionadas con calidad del aire se describen a continuación.

En España, se han implementado estaciones 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. En algunos casos, estas estaciones se integran en las redes de vigilancia de calidad del aire municipales y/o de las comunidades autónomas. Además, el Aeropuerto de Gran Canaria realiza una campaña de medición anual para evaluar las condiciones ambientales.

Asimismo, en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, se llevaron a cabo pruebas piloto innovadoras en 2024 para explorar nuevas formas de descontaminación en el recinto aeroportuario y su entorno. Una de las iniciativas consistió en la instalación de un jardín vertical simulado, elaborado con neumáticos desechados tratados con nanotecnología fotocatalítica en una columna del porche de la estación de autobuses de la Terminal 4. Este tratamiento ha sido capaz de eliminar contaminantes comunes como SO_x, COVs y NO_x, según análisis realizados en laboratorio independiente.

Otra actuación se desarrolló en la Terminal Bus, donde una de las paredes fue tratada con una solución de nanorred fotocatalítica compuesta por óxidos minerales inorgánicos. Las mediciones realizadas mediante un sensor indicaron una mejora significativa en la calidad del aire, eliminando picos de NO_x detectados antes del tratamiento.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha elaborado una Estrategia de Calidad del Aire. El gobierno británico exige a las autoridades locales que identifiquen las posibles superaciones de los niveles de contaminantes y, en su caso, pongan en marcha medidas para evitarlos. En consecuencia, y de acuerdo con las mejores prácticas, el aeropuerto trabaja de forma continua para controlar y evaluar la calidad del aire en el aeropuerto y sus alrededores. El Aeropuerto de Londres-Luton lleva desde 2003 vigilando la calidad del aire en su entorno. Desde esa fecha, ha llevado a cabo una vigilancia automática y continua de las partículas PM₁₀. Los resultados de este programa se utilizan para verificar si se cumplen los objetivos nacionales de calidad del aire y para evaluar cómo cambian las concentraciones de contaminantes en la zona a lo largo del tiempo.

En consonancia con su *Responsible Business Strategy*, el Aeropuerto de Londres-Luton ha avanzado en su programa de control de la calidad del aire mediante la adquisición e instalación en 2024 de ocho monitores continuos que proporcionan datos en tiempo real a través de un cuadro de mandos y un sistema de gestión centralizado. Los principales contaminantes de la calidad del aire medidos por los nuevos monitores, que permiten compararlos con los objetivos, son los que presentan un mayor riesgo de superar los niveles de calidad del aire permitidos en el Reino Unido: dióxido de nitrógeno (NO₂) y partículas (PM₁₀ y PM_{2,5}).

Además, en 17 ubicaciones diferentes se controlan los niveles de contaminación atmosférica con tubos de difusión para garantizar las mediciones de NO₂. Los niveles de concentración de partículas en suspensión (PM) se miden en una ubicación. Los datos relativos a los niveles de dióxido de nitrógeno se recogen mensualmente y los resultados anuales de los niveles de calidad del aire están disponibles como parte del informe anual de seguimiento. Además, en 2024, se han desarrollado acciones de mejora en el aeropuerto para garantizar la consecución de los objetivos establecidos, incluidas colaboraciones con terceros, como la aprobación de una política específica para autobuses y autocares con el fin de mejorar la calidad del aire en torno a la zona de la terminal.

En los aeropuertos de las filiales de Aena Brasil, concretamente de ANB, se han analizado los estudios de simulación de las emisiones atmosféricas resultantes de las operaciones de aeronaves y equipos en tierra realizados en 2024, que también prevén realizar en 2025 los aeropuertos de BOAB, al objeto de definir una serie de acciones a llevar a cabo en los próximos años relacionados con la reducción de la contaminación por los 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 o híbridos a etanol / biocombustible.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E2-3: Metas relacionadas con la contaminación

E2-3 20, E2-3 22 (MDR-T), E2-3 23(a), E2-3 25

El Grupo Aena dispone de un conjunto de acciones enfocadas en la eficiencia energética, el uso de energías renovables, la movilidad sostenible y la reducción de emisiones de terceros para alcanzar los objetivos establecidos en materia de calidad del aire. Con estas iniciativas, el Grupo Aena refuerza su compromiso con la sostenibilidad ambiental, alineando sus operaciones con estándares internacionales para reducir los impactos negativos en las comunidades y ecosistemas donde opera.

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 (NO_x, SO_x y PM₁₀). En el corto plazo, la Compañía busca actuar como motor de cambio dentro del sector, promoviendo la reducción de emisiones de NO_x, SO_x y partículas PM procedentes de sus operaciones mediante proyectos piloto e implementación de soluciones innovadoras. A medio y largo plazo, los objetivos¹⁷ en Aena España incluyen, de cara a 2030:

- La reducción del 22% de las emisiones de NO_x por pasajero, en comparación con los niveles de 2019 (0,60 g/pax).
- Un 36% de reducción en las emisiones de SO_x por pasajero, en comparación con los niveles de 2019 (0,03 g/pax).
- Una disminución del 15% en las partículas PM₁₀ por pasajero, en comparación con los niveles de 2019 (0,05 g/pax).

La metodología y las hipótesis consideradas para establecer estas metas son el alineamiento con los compromisos del Acuerdo de París, el desarrollo del Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*) y el cumplimiento de los objetivos de neutralidad climática a medio-largo plazo en la Unión Europea. Adicionalmente, estas metas de contaminación están alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, específicamente con el ODS nº 11 (Ciudades y comunidades sostenibles), y contribuyen al cumplimiento de los objetivos de la Directiva Europea de Techos Nacionales de Emisión (Directiva UE 2016/2284), así como a los de la normativa que la transpone al ordenamiento jurídico español, y están basadas en pruebas científicas concluyentes.

La línea de acción de Calidad del Aire incluida en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 va de la mano del desarrollo del Plan de Acción Climática 2021-2030, en el cual se definen los proyectos estratégicos que tienen como objetivo la reducción de las emisiones de CO₂. Dichos proyectos tienen también un impacto en indicadores asociados a la calidad del aire (p. ej. NO_x, SO_x, PM₁₀). La Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y el Plan de Acción Climática están integrados en la estrategia de la Compañía y cuentan con el aval de los accionistas. Así, durante 2024, el Informe actualizado del Plan de Acción Climática 2023 fue aprobado, con carácter consultivo en la correspondiente Junta de Accionistas, con un 96% de votos a favor.

Para garantizar la correcta materialización y puesta en marcha de estas y del resto de metas reflejadas en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y en el Plan de Acción Climática, la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática se reúne trimestralmente, incluyendo entre sus funciones conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas en materia medioambiental. Asimismo, la Compañía dispone de un grupo de trabajo interno creado específicamente para coordinar transversalmente el despliegue de la Estrategia y apoyar su implantación promoviendo la involucración activa y directa de todas las áreas y empleados.

El Grupo Aena cuenta con la figura *Chief Green Officer* (CGO), con el objetivo principal de incorporar la sostenibilidad en todas las áreas de negocio de la Compañía y comunicar, tanto al Consejo como a los empleados, de cualquier actualización y avance en materia de sostenibilidad de la Compañía a través de los canales de comunicación establecidos.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton realiza un seguimiento de los niveles de calidad del aire en su entorno, de conformidad con la legislación británica y las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en materia de NO_x y partículas. En este caso, es el gobierno de Reino Unido quien fija metas cuantitativas en materia de calidad del aire. Las metas cualitativas del aeropuerto pasan por mejorar la calidad del aire, estableciendo una vigilancia que enriquezca los datos y facilite la comprensión en tiempo real del impacto de las distintas fuentes, así como medir la calidad del aire con una amplia cobertura espacial y elaborar mejores políticas basadas en el análisis de los datos. A medio y largo plazo, su objetivo es desplegar un Plan de Acción extraído de la estrategia de calidad del aire que establezca las medidas de mitigación recomendadas teniendo en cuenta el impacto potencial sobre la calidad del aire local en las zonas de exposición, el coste de la aplicación, así como el seguimiento continuo.

En los aeropuertos de Aena Brasil, el objetivo cualitativo a corto plazo en materia de calidad del aire pasa por mejorar el proceso de medición que actualmente se realiza para ANB e implementar las mediciones en BOAB y a largo plazo, reducir las emisiones, con la implementación del Plan de Acción Climática, que prevé la sustitución de la flota propia por vehículos eléctricos o híbridos y el uso de combustibles sostenibles.

Asimismo, derivado de las actuaciones descritas previamente en el apartado [E2-2](#), los objetivos de contaminación del aire han evolucionado en 2024 de la siguiente manera:

¹⁷ No se aplicaron umbrales ecológicos ni asignaciones para entidades específicas a la hora de fijar las metas.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

España:

En el ejercicio 2024:

- Reducción del 70 % de las emisiones de NOx por pasajero con respecto a 2019.
- Reducción del 32 % de las emisiones de SOx por pasajero con respecto a 2019.
- Reducción del 70 % de las emisiones de PM por pasajero con respecto a 2019.

Reino Unido:

No se disponen de metas cuantitativas en el aeropuerto.

Brasil:

Dentro de la definición y estructuración de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena Brasil que se finalizará en 2025, se ha priorizado la elaboración del Plan de Acción Climática (PAC) para los alcances 1 y 2, para las dos sociedades (ANB y BOAB). Este PAC ha sido aprobado en 2024 por el Consejo de Administración de Aena Brasil, con objetivos de medio y largo plazo, acciones, proyectos, valoración, KPIs y gobernanza, basado en las líneas de actuación: Energía renovable, Emisiones fugitivas, Eficiencia energética y operacional, Flota propia sostenible, Tratamiento de efluentes y Compensación de emisiones. El cumplimiento de los objetivos, KPIs y actuaciones será monitorizado a través del Comité de Sostenibilidad y ESG de Aena Brasil.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E2-4: Contaminación del aire, del agua y del suelo

E2-4 26, E2-4 28 (a), E2-4 29, E2-4 30 (a), E2-4 30 (b), E2-4 30 (c), E2-4 31, AR21, AR22

Óxidos de nitrógenos (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire																		
	NOx(t)			SOx(t)			CO(t)			COVDM(t)			PM10(t)			PM2,5(t)		
	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR
2023																		
Gasoil	51,45	4,07	3,60	6,71	0,20	0,00	14,66	1,08	0,92	3,69	0,23	0,19	3,04	0,34	0,31	2,87	0,33	0,31
Gasolina	0,41	0,00	0,14	0,01	0,00	0,00	4,35	0,00	1,38	0,42	0,00	0,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gas Natural	9,08	1,92	0,00	0,08	0,02	0,00	3,62	0,75	0,00	2,88	0,60	0,00	0,10	0,02	0,00	0,10	0,02	0,00
Propano	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Queroseno	0,06	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	7,90	0,00	0,00	0,24	0,00	0,00	1,78	0,00	0,00	1,78	0,00	0,00
LPG	0,00	0,01	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	0,00	0,00
HVO	5,87	0,18	0,00	0,01	0,00	0,00	0,03	0,05	0,00	0,02	0,01	0,00	0,02	0,02	0,00	0,01	0,02	0,00
Biometano	0,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Biopropano	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	0,00	0,00	0,00	0,00
Total 2023	67,08	6,18	3,74	6,83	0,21	0,00	30,58	1,88	2,30	7,26	0,84	0,36	4,95	0,37	0,31	4,77	0,36	0,31
2024																		
Gasoil	45,55	2,50	9,45	6,23	0,00	0,00	12,47	0,64	2,43	2,75	0,21	0,51	2,44	0,21	0,80	2,26	0,21	0,80
Gasolina	0,17	0,00	0,12	0,02	0,00	0,00	2,22	0,00	1,18	0,15	0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gas Natural	8,07	1,93	0,00	0,07	0,02	0,00	2,80	0,76	0,00	2,51	0,60	0,00	0,08	0,02	0,00	0,08	0,02	0,00
Propano	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Queroseno	0,06	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	8,55	0,00	0,00	0,26	0,00	0,00	1,93	0,00	0,00	1,93	0,00	0,00
LPG	0,00	0,01	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	0,00	0,00
HVO	0,02	2,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,52	0,00	0,00	0,11	0,00	0,00	0,17	0,00	0,00	0,17	0,00
Biometano	0,93	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00
Biopropano	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	0,00	0,00	0,00	0,00
Total 2024	54,87	6,45	9,57	6,34	0,02	0,00	26,43	1,92	3,61	5,69	0,92	0,65	4,46	0,40	0,80	4,28	0,40	0,80

Nota: En la tabla se incluye información relacionada con los contaminantes incluido en el Anexo II del Reglamento (CE) nº 166/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (Registro Europeo de Emisiones y Transferencias de Contaminantes "Reglamento EPTR"), a excepción de las emisiones de GEI que se reportan de acuerdo con la NEIS E1 Cambio Climático.
Link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006R0166>



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Los datos presentados en la anterior tabla son calculados, ya que no es posible obtener mediciones directas que permitan el grado de desglose requerido. La medición directa no permite discriminar las emisiones por tipo de combustible ni diferenciar qué proporción de cada contaminante se debe a operaciones propias y cuál corresponde a la cadena de valor.

Para estos cálculos, se ha utilizado como metodología el "[EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook](#)" y el "[Aviation Emissions and Air Quality Handbook](#)" de U.S. Department of Transportation - Federal Aviation Administration (US FAA). En cuanto al grado de incertidumbre, los datos de actividad se han obtenido a partir de fuentes primarias, lo que permite reducir la incertidumbre gracias a la trazabilidad de la información, incluyendo facturas, registros informatizados y contadores. Además, los factores de emisión empleados provienen de fuentes nacionales e internacionales reconocidas, elaboradas por organismos oficiales. Por todo ello, se considera que el grado de incertidumbre de los datos está controlado.

Óxidos de nitrógenos (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire																		
	NOx(t)			SOx(t)			CO(t)			COVDM(t)			PM10(t)			PM2,5(t)		
	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR	ES	UK	BR
Total	(18) %	4 %	156 %	(7) %	(91) %	148 %	(14) %	2 %	57 %	(22) %	11 %	82 %	(10) %	9 %	162 %	(10) %	11 %	162 %

Al no disponerse de medidores directos en la fuente, los datos obtenidos proceden de aplicar los factores de emisión correspondientes a los consumos energéticos reportados en el capítulo [E1](#), de las instalaciones propias y equipos del aeropuerto tales como calderas, grupos electrógenos, vehículos y prácticas del SEI. Las fuentes relativas a los factores de emisión utilizados para el cálculo de los distintos contaminantes a partir de los combustibles utilizados han sido, en el caso de los aeropuertos españoles, US EPA/US FAA y EMEP/EEA.

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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E2-6: Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades materiales con la contaminación

El Grupo Aena no ha identificado riesgos ni oportunidades materiales relacionados con la contaminación, por tanto, no tiene efectos financieros relacionados con este aspecto. La Compañía tendrá en cuenta los efectos financieros previstos en el caso de que identifique riesgos y/o oportunidades en el futuro.

Datapoints no aplicables

- DPs no incluidos debido a que, por la actividad de la Compañía, se considera que no son aplicables: E2-5 32, E2-5 33, E2-5 34 y E2-5 35.
- DPs no incluidos debido a que, tras el Análisis de Doble Materialidad, se ha concluido que no son materiales para la Compañía: E2-1 15 (b), E2-3 23(b), E2-3 23(c), E2-3 23(d), E2-4 28(b).



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

E3 Recursos hídricos y marinos

El consumo de agua en aeropuertos es un aspecto crítico que resulta tanto de la actividad propia del Grupo Aena como de la actividad de terceros. Este consumo se distribuye en varios usos clave, principalmente, el uso de los aseos y consumo humano por pasajeros y trabajadores, restauración y servicios, actividades de riego y mantenimiento de zonas verdes, operaciones de limpieza y del servicio contra incendios, daños y fugas en las instalaciones hidráulicas cuya detección y reparación es crucial para minimizar el desperdicio de agua; así como la ejecución de obras, el funcionamiento de los sistemas de climatización y el lavado de vehículos.

La menor disponibilidad de agua puede ser una consecuencia directa de estas actividades. Esto no solo afecta las operaciones internas sino también las relaciones con proveedores y otros grupos de interés en la cadena de valor ascendente y descendente. Dado el elevado volumen de pasajeros, empleados y usuarios que transitan diariamente por los aeropuertos de su red, el Grupo Aena considera fundamental optimizar el consumo de agua, uno de los principales recursos naturales utilizados en sus instalaciones. Además del consumo de agua, la información sobre vertidos se ha incluido para dar trazabilidad con respecto a años anteriores.

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación de la cadena de valor	Positivo / Negativo	Real / Potencial	Horizonte temporal
E3 Recursos hídricos y marinos	Agua	Consumo de agua	Menor disponibilidad de agua por actividades propias y de la cadena de valor.	Toda la cadena de valor	Negativo	Real	Corto plazo/ Medio plazo/ Largo plazo

IROs materiales - Materialidad financiera (Riesgos y Oportunidades): No existen riesgos ni oportunidades materiales según la materialidad financiera.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E3 NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con el agua y recursos marinos

IRO-1 8 (a), IRO 1-8 (b)

El proceso para determinar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con los recursos hídricos y marinos se llevó a cabo por medio de la metodología descrita en el capítulo de **doble materialidad** (ver [NEIS 2 IRO-1](#)) en el cual se indica en detalle el análisis de sus activos y actividades tanto de sus operaciones propias como de su cadena de valor.

A pesar de ser un aspecto no material, los vertidos de agua se reportan con el objetivo de dar continuidad a la información no-financiera que se venía reportando en informes anteriores.

E3-1: Políticas relacionadas con los recursos hídricos y marinos

E3-1 9, E3-1 10, E3-1 11, E3-1 12 (a) i., E3 1 12 (a) ii., E3-1 12(b), E3-1 12(c)

La protección del medioambiente y la gestión sostenible de los recursos hídricos, el aseguramiento de la protección del medioambiente y la prevención de la contaminación, la minimización de los impactos ambientales en la gestión del agua, para toda la actividad de la Compañía, la compatibilización de la actividad aeroportuaria con la protección y conservación de los hábitats existentes en su entorno, la integración de un enfoque preventivo y de sostenibilidad en todas las áreas de negocio y niveles organizativos de la Compañía, el traslado de esta cultura a las personas trabajadoras, clientes, proveedores, cadena de valor, socios y al resto de grupos de interés y, el cuidado de la gestión sostenible y el alineamiento con los objetivos de sostenibilidad ambiental por parte de las empresas proveedoras y contratistas, en el ámbito de los trabajos desarrollados para el Grupo Aena; son compromisos reflejados en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo y la Política de Sostenibilidad. Estas dos políticas están alineadas con los objetivos de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 del Grupo Aena. Ambas políticas aplican a todas las actividades y servicios de los aeropuertos en España, así como a sus filiales en Reino Unido y Brasil, asegurando una cobertura geográfica amplia y de todos sus centros, localizados tanto dentro como fuera de zonas clasificadas con nivel de estrés hídrico relevante, aportando un enfoque integral.

A este respecto indicar que las regiones consideradas con estrés hídrico se han obtenido a partir del *World Resources Institute (WRI) Aqueduct*, en su versión más actualizada, 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 del Grupo Aena: 25 ubicaciones en España, 1 en Reino Unido y 1 en Brasil.

El ámbito de actuación abarca tanto operaciones internas como actividades de terceros, con iniciativas específicas como la instalación de plantas de tratamiento de aguas residuales en aeropuertos brasileños y medidas de control de vertidos en el Aeropuerto de Londres-Luton. Asimismo, en todas las ubicaciones de la red se aplican las políticas, incluidas las situadas en zonas de elevada tensión hídrica. La supervisión y cumplimiento de estas políticas es responsabilidad del **Consejo de Administración**, con el apoyo de la **Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática**, que evalúa de manera continua el progreso de los objetivos.

El Grupo Aena extiende la gestión del agua a toda su cadena de valor, fomentando la adopción de prácticas responsables entre empleados, proveedores, concesionarios y otros terceros. Se han implementado cláusulas específicas en los procesos de licitación y revisado procedimientos internos para garantizar una gestión eficiente del recurso. Además, se llevan a cabo campañas de sensibilización dirigidas a empleados y usuarios, promoviendo el consumo responsable. La adopción de **fuentes alternativas de abastecimiento**, como el uso de agua regenerada, pluvial y desalada, es una medida clave para reducir el consumo de agua potable y mitigar el riesgo de escasez en las regiones donde opera.

El **Plan Estratégico para la Gestión del Agua 2021-2030** de Aena España, incluido en su Estrategia de Sostenibilidad, constituye una herramienta fundamental para orientar estas acciones en los aeropuertos. Las iniciativas incluyen el uso eficiente del agua y la implementación de tecnologías que permitan su reutilización, así como el uso y abastecimiento de los recursos hídricos. El Grupo Aena también da importancia al tratamiento de los diferentes tipos de agua para lograr un abastecimiento más sostenible y analiza el consumo de sus instalaciones en regiones de estrés hídrico con el fin de racionalizar el consumo de agua en sus operaciones propias y las de su cadena de valor.

Para más información sobre los requisitos mínimos de divulgación (MDR-P), consultar apartado [Políticas medioambientales](#).

En cuanto a la gestión de vertidos, las unidades y centros de Aena España realizan un monitoreo constante mediante análisis periódicos, verificando el cumplimiento de los parámetros establecidos en las autorizaciones correspondientes. Este control abarca tanto aguas residuales como pluviales, con el objetivo de preservar el **Dominio Público Hidráulico (DPH)** y el **Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT)**. Los vertidos canalizados son dirigidos a instalaciones de tratamiento, ya sean internas o externas, antes de su descarga final. Las aguas pluviales potencialmente contaminadas se depuran en plantas separadoras de hidrocarburos, mientras que las no contaminadas se vierten directamente al DPH o DPMT. En caso de incumplimientos parciales, se establecen acciones correctivas y se realiza un seguimiento continuo. Durante el ejercicio 2024 no se han producido incumplimientos.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En el **Aeropuerto de Londres-Luton**, la agencia ambiental local establece los estándares mínimos de calidad del agua y supervisa el cumplimiento de los permisos correspondientes. El aeropuerto aplica medidas estrictas para prevenir vertidos y preservar la calidad del agua, monitorizando posibles derrames de combustible y el uso de productos de deshielo en aeronaves. Ante derrames significativos o recurrentes, se contacta a la aerolínea responsable y se toman medidas preventivas. Asimismo, el aeropuerto cuenta con herramientas para rastrear la presencia de glicoles en el agua y actuar rápidamente en caso de contaminación.

Por su parte, en los aeropuertos brasileños se implementan controles rigurosos mediante la recolección y análisis mensual de muestras de agua, asegurando el cumplimiento de los estándares legales aplicables y contribuyendo a la gestión sostenible de este recurso.

E3-2: Actuaciones y recursos relacionados con el agua y los recursos marinos

E3-2 15, E3-2 16, E3-2 17

El Grupo Aena ha desarrollado un enfoque integral y avanzado para la gestión hídrica en sus aeropuertos¹⁸.

En España:

En 2019, se llevó a cabo un exhaustivo diagnóstico de la situación de partida en materia de gestión del agua en los aeropuertos de España. Este estudio abarcó todas las fases del ciclo del agua, incluyendo:

- **Abastecimiento de agua:** Fuentes de captación, sistemas de distribución y almacenamiento.
- **Aguas residuales:** Origen, redes, sistemas de tratamiento, vertido, control y gestión de lodos.
- **Aguas pluviales:** Redes de recogida, sistemas de tratamiento y control de actividades con riesgo de contaminación potencial.

Adicionalmente, se realizó una evaluación sobre la comunicación, participación y sensibilización en torno al uso del agua y la gestión de riesgos externos, lo que permitió identificar puntos fuertes, áreas de mejora y establecer medidas concretas en los siguientes aspectos:

- **Abastecimiento:** Mejora de la calidad del agua, optimización de la infraestructura y los equipos de distribución.
- **Gestión:** Control de consumos, medidas de ahorro, suministro a terceros y programas de sensibilización.
- **Aguas residuales:** Refuerzo de plantas de tratamiento, monitorización de redes y control de contaminantes.
- **Aguas pluviales:** Implementación de sistemas de drenaje y filtración eficaces.
- **Riesgos externos:** Prevención de interrupciones del suministro en situaciones de sequía o inundaciones.

Como resultado de este diagnóstico, se identificaron y estandarizaron buenas prácticas en la gestión hídrica de varios aeropuertos, destacando la implantación de sistemas automatizados de detección de fugas, el mantenimiento proactivo de redes y la vigilancia continua de consumos. Estas acciones forman parte del **Plan Estratégico para la Gestión del Agua 2021-2030**, cuyo objetivo es optimizar el uso eficiente del agua en toda la red de aeropuertos en España.

También se ha calculado la **huella hídrica** considerando el 100% de los centros en España, tomando como referencia el año 2019 y siguiendo la metodología reconocida de la **Water Footprint Network (WFN)**. Este análisis permite evaluar el impacto del uso del agua en sus operaciones y reforzar su gestión sostenible. Además, los sistemas de gestión hídrica están certificados bajo las normas **ISO 14001, ISO 9001 y EMAS**, asegurando el cumplimiento de altos estándares internacionales.

Para garantizar una gestión eficaz, Aena España emplea tecnologías avanzadas que incluyen sistemas de monitorización en tiempo real, lo que permite una evaluación continua de sus objetivos y facilita la adopción de medidas correctivas según sea necesario. Además, realiza un seguimiento detallado de indicadores clave como el consumo de agua por pasajero y el uso de fuentes alternativas, adaptando sus políticas a los resultados obtenidos.

En cuanto a la **gestión de vertidos**, el Grupo Aena presta especial atención a las operaciones de deshielo de aeronaves, que representan un riesgo potencial de contaminación por el uso de glicol. Estas operaciones se realizan sobre plataformas diseñadas para evitar que los productos contaminantes lleguen a la red de agua. Además, se han instalado interceptores alrededor de pozos y sistemas de drenaje que permiten la detección temprana de derrames de combustibles o glicoles. Todo el proceso cuenta con los permisos necesarios emitidos por las autoridades competentes, lo que garantiza el cumplimiento de la normativa aplicable.

¹⁸ No se han identificado personas perjudicadas por el impacto material relativo al agua (MDR-A 68 d).

NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En diversos aeropuertos de la red de España, se ha implementado durante el ejercicio 2024 un sistema completo de caudalímetros con transmisión inalámbrica de bajo consumo, que permite mejorar la medición del caudal de agua, controlar el consumo y detectar fugas, incrementando la eficiencia en la gestión del recurso hídrico y previniendo riesgos. Además, en aeropuertos ubicados en zonas de mayor estrés hídrico, como Fuerteventura, Ibiza y César Manrique-Lanzarote, se utilizan desaladoras para aprovechar el agua marina.

Otra medida destacada en 2024 ha sido la reutilización de aguas residuales depuradas para el riego de zonas verdes, lo que evita el consumo adicional de agua potable destinada a este fin. Ligado a la reutilización de aguas, existe una instalación en el Aeropuerto de Alicante-Elche M.H. para dar un segundo uso a las aguas grises, las aguas de condensación de los equipos de refrigeración y la purga de los condensadores evaporativos para, tras pasarlas por una planta de tratamiento, destinarlas a los fluxores de los inodoros. A lo largo de 2024 esta planta ha evitado el consumo de 8.529 m³, el equivalente a 3,5 piscinas olímpicas. En vista del éxito de la planta anterior, durante 2024 se ha iniciado la construcción de una nueva planta de tratamiento de aguas de segundo uso procedente de los condensadores evaporativos en la central termofrigrífica.

En los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat se han desarrollado durante 2024 dos libros blancos que incorporan criterios de sostenibilidad en el diseño urbanístico y arquitectónico de los futuros desarrollos inmobiliarios. Estos criterios incluyen el consumo sostenible de recursos y la reutilización de agua a través de distintas vías, como la recogida de aguas pluviales en las cubiertas de los edificios, la implementación de redes separativas y el fomento del drenaje urbano sostenible.

Con el fin de alcanzar los objetivos establecidos, se ha definido un plan de acción para cada aeropuerto español, que se articula en torno a las siguientes líneas de acción:

- **Cálculo de la huella hídrica:** medición del impacto en la sostenibilidad y adaptación de la gestión del ciclo del agua.
- **Incremento de la reutilización del agua:** uso de fuentes alternativas las cuales abarcan las aguas regeneradas comprada a terceros, agua desalada en propio o por terceros (agua de mar), aguas reutilizadas y de segundo uso, agua pluvial y agua de canal de riego.
- **Adaptación de procedimientos al cambio climático:** definición o modificación de procedimientos de trabajo y elaboración de normas de gestión del agua para afrontar periodos de escasez.
- **Sensibilización y comunicación:** campañas de comunicación dirigidas a las partes interesadas, con el fin de informar sobre la situación hídrica de cada aeropuerto y las medidas adoptadas para mejorar la gestión del agua.
- **Eficiencia en el consumo de agua potable:** proyectos para reducir el consumo mediante la detección de fugas, mejoras en las instalaciones de distribución y la monitorización en tiempo real del consumo de agua potable.
- **Balance hídrico neutro:** proyectos enfocados en identificar elementos contaminantes y mejorar la calidad de las aguas residuales y pluviales mediante tratamientos inteligentes.

Los planes de acción han sido elaborados consolidando las actuaciones identificadas para cada aeropuerto de la red de Aena España. Estos incluyen una descripción detallada de las medidas, su plazo de ejecución, coste y nivel de priorización.

Entre las actuaciones finalizadas en 2024 (horizonte temporal a corto plazo) de las que se espera una contribución significativa a la consecución de los objetivos estratégicos de ahorro de agua en la red de aeropuertos española se encuentran las siguientes:

Tabla. Actuaciones relacionadas con la gestión del agua por centro en España

Aeropuerto	Actuación
Alicante-Elche Miguel Hernández	Construcción de una nueva planta de tratamiento de aguas de segundo uso procedente de los condensadores evaporativos de la central termofrigorífica
Asturias	Sustitución de conducciones de agua sanitaria en diferentes puntos de recinto aeroportuario. Control de fugas de agua.
César Manrique-Lanzarote	Proyecto y obra para el tratamiento de nuevas sentinas
Málaga-Costa del Sol	Reutilización de agua en la central termofrigorífica
Málaga-Costa del Sol	Sistema de reutilización de agua procedente de las pruebas de vehículos extintores de los SEI
Pamplona	Instalación de dispositivos para el control de fugas de agua
Son Bonet	Suministro con instalación de contadores de agua con telemetría
Valencia	Construcción de muro de recogida de aguas en SEI para su reutilización
Valladolid	Instalación de dispositivos para el control de fugas de agua
Vitoria	Suministro con instalación de nuevos contadores de agua
Vitoria	Suministro con instalación de dos caudalímetros para control de vertido de aguas residuales y de estanqueidad de la red

Como ya se ha explicado anteriormente, Aena España está comprometida con la reducción del consumo de agua en toda su geografía, también en áreas con riesgo hídrico a través de objetivos como los mencionados en su Plan Estratégico. Para lograrlo, se implementan tecnologías de monitoreo y gestión de consumo de agua y sistemas de abastecimiento alternativo con el objetivo de diseñar y ofrecer el mejor servicio. Dentro de sus actuaciones en materia de gestión del agua en Aena España incluye la instalación de sistemas de tratamiento de aguas pluviales y residuales en sus aeropuertos, con el fin de reutilizar estas aguas para riego y otros fines no potables.

Por otro lado, se han implementado campañas de sensibilización dirigidas a empleados, pasajeros y proveedores, para promover prácticas de consumo responsable de agua dentro de sus instalaciones. Para ello, ha colocado señalización y cartelería en sus instalaciones para educar y concienciar sobre la importancia de la conservación del agua, buscando involucrar a las partes interesadas en el cumplimiento de sus objetivos de sostenibilidad hídrica.

Entre las iniciativas de concienciación realizadas durante 2024 en los aeropuertos españoles se encuentran las siguientes:

- El Aeropuerto de Sevilla ha sustituido las fuentes de agua que tenía en la zona de embarque por otras con prestaciones más avanzadas. Ahora disponen de un contador donde figura el número de usos y, por tanto, la cantidad de botellas de plástico que se habrían dejado de consumir.
- El Aeropuerto de Melilla celebró una jornada de sensibilización sobre la importancia del Agua con motivo del Día de la Educación Ambiental, en la que se puso de manifiesto la importancia y el valor fundamental de un correcto mantenimiento de las infraestructuras para la gestión hídrica y evitar la pérdida de agua.
- El Aeropuerto de Ibiza ha realizado acciones de recogida de residuos, iniciativa Mare Nostrum Islas Pitiusas, organizada por el Club Diario de Ibiza y patrocinada por Aena España, pretende concienciar sobre la necesaria protección de playas y mares.
- El Aeropuerto de Menorca realizó la Exposición “Posidonia, entre el mar y la tierra”, para los pasajeros que lleguen al aeropuerto, conmemorando los 20 años de la declaración de Menorca como Reserva de Biosfera por la Unesco.
- El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha sido galardonada como mejor proyecto en el ámbito de sostenibilidad ambiental con el proyecto de Redes de desbaste de sólidos en puntos de vertido de pluviales en la categoría de mejores prácticas ambientales.

Todas estas iniciativas reflejan un enfoque integral de Aena España para gestionar los riesgos asociados con el agua en sus operaciones, especialmente en zonas con alto riesgo hídrico.

En Reino Unido:



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, la *Responsible Business Strategy* incluye objetivos específicos para mejorar la eficiencia en el uso del agua. Actualmente se han instalado nuevos contadores de agua y se han implementado grifos de bajo caudal y cisternas de doble descarga que, junto a la implementación de un sistema de monitoreo y control de vertidos para proteger la calidad del agua, especialmente en actividades de deshielo y manipulación de fluidos anticongelantes, minimizan la contaminación de fuentes hídricas.

Estas medidas han demostrado que una gestión eficaz del agua puede contribuir significativamente a la reducción del consumo. 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.

En Brasil:

Los aeropuertos gestionados por la filial ANB han implementado plantas de tratamiento de aguas residuales de alta eficiencia que estarán conectadas a redes de reutilización para baños, sistemas de incendios y jardinería en 2024, asegurando un aprovechamiento eficiente de los recursos hídricos en esas instalaciones.

A este respecto, el Aeropuerto Juazeiro do Norte ha mejorado su eficiencia hídrica realizando una conexión para poder reutilizar el agua depurada de su propia Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) facilitando el uso circular del agua, con su consiguiente ahorro. Este proyecto mejora la gestión hídrica al hacer frente a los desafíos del clima semiárido en la región de Cariri, en Ceará, Brasil y además, ha sido reconocido en 2024 por *ACI-LAC Green Airport Recognition*: "Eficiencia Hídrica en el Aeropuerto Juazeiro del Norte" y ha sido también galardonado como mejor proyecto en el ámbito de sostenibilidad ambiental en el programa interno INNOVA.

A lo largo de los años 2024 y 2025, se llevará a cabo la instalación de estaciones de captación de agua de lluvia y sistemas de reutilización en los aeropuertos de la misma filial, Aena Brasil - ANB. Estas estaciones permitirán recolectar el agua de lluvia, almacenarla y tratarla para su posterior uso en actividades no potables, como el riego de áreas verdes y la limpieza de superficies, disminuyendo así el consumo de agua potable.

Gracias a estos esfuerzos, el Grupo Aena asegura una gestión eficiente, sostenible y responsable del agua en todas sus instalaciones, minimizando riesgos y maximizando oportunidades en el uso de este recurso clave, tanto en España como en sus aeropuertos internacionales. En cuanto a la información sobre los gastos de explotación (OpEx) y las inversiones en activos fijos (CapEx), consultar el capítulo de [Taxonomía](#).

E3-3: Metas relacionadas con los recursos hídricos y marinos

E3-3 20, E3-3 21, E3-3 22 (MDR-T), E3-3 23 (a), E3-3 23 (c), E3-3 25

El Plan Estratégico para la Gestión del Agua 2021-2030 de Aena España constituye un instrumento clave para orientar la gestión de los recursos hídricos en los aeropuertos españoles. Este plan establece metas concretas y medibles mediante iniciativas enfocadas en la consecución de dos objetivos estratégicos, aplicables a todas las actividades y servicios prestados por Aena España. Estas metas tienen carácter voluntario y se aplican tanto en las instalaciones aeroportuarias como en el resto de los edificios e infraestructuras gestionadas por Aena España.

Los objetivos estratégicos definidos para Aena España, en el periodo 2021-2030, y que aplican a centros ubicados dentro y fuera de regiones con estrés hídrico, son los siguientes:

- 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).

Aunque no se aplicaron umbrales ecológicos ni asignaciones para entidades específicas a la hora de fijar las metas, estos objetivos se encuentran alineados con el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas número 6 "Agua limpia y saneamiento", así como con uno de los pilares de actuación recogidos en las políticas del Grupo Aena. El proceso de definición del Plan Estratégico para la Gestión del Agua 2021-2030 incluyó la implicación de partes interesadas, mediante consulta a gestores aeroportuarios internacionales y la evaluación de la situación de los centros de Aena España en la gestión del ciclo del agua. No se han producido modificaciones en las metas, metodologías o parámetros necesarios para cumplir los objetivos especificados. La Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática supervisa anualmente los objetivos, controlando su progreso, tendencias o cambios significativos necesarios para alcanzar los objetivos fijados.

En el Reino Unido, la *Responsible Business Strategy* incluye la gestión eficiente del agua como pilar estratégico. En este contexto, el Aeropuerto de Londres-Luton ha decidido adoptar un enfoque proactivo para reducir su consumo de agua. Este compromiso no solo refleja su responsabilidad ambiental, sino que también busca mejorar su eficiencia operativa y reducir costes a largo plazo. La meta cualitativa del aeropuerto es identificar y cuantificar las operaciones propias que actualmente utilizan agua potable y que podrían abastecerse con agua no potable.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

La Estrategia de Sostenibilidad de Aena Brasil, que se completará en 2025, establecerá los objetivos que correspondan con relación al uso de los recursos hídricos, relativos a la reducción de su consumo como al uso de fuentes alternativas teniendo en cuenta tanto los centros ubicados dentro y fuera de regiones con estrés hídrico (solo un aeropuerto de la red de Brasil se encuentra en zona de estrés hídrico).

En el caso de España, los objetivos relacionados con la reducción del consumo de agua por pasajero y el incremento del uso de fuentes alternativas son voluntarios, al igual que las metas de reducción del volumen de agua consumido en el Reino Unido. En Brasil, las iniciativas de instalación de infraestructuras de depuración y captación de agua de lluvia también tienen carácter voluntario.

Avances globales en la consecución de las metas adoptadas

En 2024, el consumo total de agua en los aeropuertos españoles se ha situado en 0,02 m³/pasajero, manteniendo el consumo del año base pese al incremento de pasajeros y un incremento del 222 % en el uso de fuentes alternativas de agua desde 2019, debido al incremento del volumen de agua de fuentes de disponibilidad alternativa (no presentes en 2019) como: el agua de segundo uso (proyecto desarrollado después de 2019 en el Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández), el agua de canal de riego y el agua pluvial; además del incremento de volumen del agua desalada (+155%) y del agua regenerada, que ha pasado de 90,6 miles de m³ en 2019 a 670,6 miles de m³ en 2024, lo que ha supuesto un incremento del +640%. En números absolutos, un incremento de 1.025 miles de m³ frente al año 2019 que no se han obtenido de agua de red ni de pozo.

En el Reino Unido, el consumo total de agua por pasajero en 2024 ha sido de 0,00817 m³/pasajero. Destacar que en ese año, la demolición del aparcamiento TCP2 en el Aeropuerto de Londres-Luton ha requerido una amortiguación hidráulica (*dampening*) que ha aumentado significativamente el consumo de agua.

Respecto a Brasil, los parámetros utilizados, el avance en la consecución de las metas sobre recursos hídricos y la información sobre cómo se supervisan y revisan esas metas, así como si los resultados se ajustan a lo previsto inicialmente, se reportarán una vez esté disponible la Estrategia de Sostenibilidad de Aena Brasil.

Aena España ha implementado metas específicas para la mayoría de sus objetivos de gestión hídrica. En aquellas áreas donde los objetivos específicos no pueden medirse de manera directa, el seguimiento se realiza mediante auditorías periódicas y sistemas de gestión integrados, como el Sistema de Gestión de Calidad y Medio Ambiente, lo que garantiza un control riguroso sobre las prácticas de consumo de agua y permite ajustes proactivos en las políticas y acciones ambientales cuando se identifican desviaciones.

Para garantizar la correcta materialización y puesta en marcha de éstas y del resto de metas reflejadas en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática se reúne trimestralmente, incluyendo entre sus funciones conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas en materia medioambiental. Asimismo, Aena España dispone de un grupo de trabajo interno creado específicamente para coordinar transversalmente el despliegue de la Estrategia y apoyar su implantación promoviendo la involucración activa y directa de todas las áreas y empleados.

La Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 está integrada en la estrategia de la Compañía y cuenta con el aval de los accionistas. Asimismo, Aena cuenta con la figura *Chief Green Officer* (CGO), con el objetivo principal de incorporar la sostenibilidad en todas las áreas de negocio de la Compañía y comunicar, tanto al Consejo como a los empleados, de cualquier actualización y avance en materia de sostenibilidad de la empresa a través de los canales de comunicación establecidos.

E3-4: Consumo de agua

E3-4 26, E3-4 27, E3-4 28 (a), E3-4 28 (b), E3-4 28 (c), E3-4 29, AR28, AR29, AR32

El Grupo Aena utiliza diversas metodologías, estándares y enfoques para compilar los datos relacionados con el consumo y el almacenamiento de agua, garantizando así la fiabilidad y precisión de la información presentada. Además, los sistemas de monitoreo de fugas y redes de distribución de agua facilitan la supervisión continua de los volúmenes consumidos y almacenados, minimizando así las posibles pérdidas y optimizando el uso de recursos. Esto incluye la implementación de tecnologías de monitoreo avanzadas, como contadores de agua y sistemas de detección de fugas en tiempo real, los cuales permiten un control exhaustivo y continuo del consumo de agua en sus operaciones, especialmente en áreas críticas o con alta tensión hídrica.

El Grupo Aena se enfoca también en la gestión de la calidad y cantidad de agua en las cuencas de las que depende, especialmente en áreas de alto riesgo hídrico. Esta gestión incluye la integración de fuentes alternativas de abastecimiento (como agua regenerada y desalada), que son monitoreadas regularmente para garantizar que cumplen con los requisitos de calidad necesarios para su uso en actividades de riego y otros fines no potables. Además, se usan metodologías estandarizadas y la implementación de sistemas de monitoreo ayudan a mantener la precisión de los datos recopilados.

A continuación, se presenta un conjunto de datos cuantitativos que reflejan el desempeño de la Compañía en relación con la gestión del recurso hídrico, un aspecto esencial en su estrategia de sostenibilidad. Esta información incluye el consumo de agua clasificada por tipo de fuente y las regiones en las que se llevan a cabo las operaciones, destacando aquellas que se encuentran en zonas con estrés hídrico. El propósito de este desglose es proporcionar una visión detallada del impacto de las actividades en áreas vulnerables, permitiendo una gestión más eficiente y sostenible del agua.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Adicionalmente, se ofrece información sobre los vertidos de aguas residuales generadas durante el proceso operativo, diferenciando el tipo de agua vertida y el destino final de la misma. Estos datos resultan fundamentales para medir el impacto ambiental de las operaciones y asegurar el cumplimiento de los estándares regulatorios y las mejores prácticas en materia de sostenibilidad.

La presentación de esta información responde al compromiso de la Compañía de operar de manera responsable, minimizando los riesgos ambientales y maximizando el uso eficiente de los recursos hídricos, en línea con sus objetivos estratégicos y los principios de desarrollo sostenible.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Regiones con estrés hídrico

	2023				2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Consumo de agua (miles de m³)	3.037,61	117,94	17,55	3.173,10	3.135,56	137,85	15,42	3.288,83
% Consumo agua en regiones con estrés hídrico sobre el total	48 %				47 %			

Consumo de Agua - Miles de m³

	2023				2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Agua desaladora/ Agua marina (miles de m³)	497,69	-	-	497,69	560,86	0,00	0,00	560,86
<i>Volumen correspondiente a zona de estrés hídrico</i>	-	-	-	-	0,00	0,00	0,00	0,00
Agua de pozos/Agua subterránea (miles de m³)	2.187,79	-	72,77	2.260,56	1.958,36	0,00	167,05	2.125,41
<i>Volumen correspondiente a zona de estrés hídrico</i>	550,61	-	6,15	556,76	504,12	0,00	15,42	519,54
Agua potable procedente de red (miles de m³)	3.348,50	117,94	235,62	3.702,06	3.498,66	137,85	451,63	4.088,14
<i>Volumen correspondiente a zona de estrés hídrico</i>	2.393,50	117,94	11,40	2.522,84	2.589,64	137,85	0,00	2.727,49
Consumo de agua regenerada comprada a terceros y procedente de red regenerada/Suministro de agua municipal o de otras compañías de agua (miles de m³)	213,31	-	-	213,31	200,42	0,00	3,87	204,29
<i>Volumen correspondiente a zona de estrés hídrico</i>	93,50	-	-	93,50	41,80	0,00	0,00	41,80
Total consumo de agua (miles de m³) ^(a)	6.247,29	117,94	308,39	6.673,62	6.218,30	137,85	622,55	6.978,70
<i>Volumen correspondiente a zona de estrés hídrico</i>	3.037,61	117,94	17,55	3.173,10	3.135,56	137,85	15,42	3.288,83
Agua reutilizada/ Agua de lluvia captada directamente y almacenada / Aguas residuales depuradas (miles de m³)	403,51	-	-	403,51	574,40	0,00	0,00	574,40

(a) No se incluye el agua reutilizada a partir de procesos propios para evitar la doble contabilidad.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

	Intensidad hídrica		
	2023	2024	% Variación
Total consolidado (m³/€)	0,0013	0,0012	(9) %
Ingresos netos (€)	5.039.822	5.763.531	

Consumo de agua	
	%
Mediciones directa	92 %
Mediciones por muestreo	— %
Mediciones por extrapolación	8 %



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

Vertidos de aguas residuales por tipo de agua - Miles de m³

	Destino final	2023	2024
España	Agua dulce	3.542,97	3.947,60
	En zonas de estrés hídrico	1.717,97	2.002,92
	Otras aguas	265,41	259,30
	En zonas de estrés hídrico	208,54	213,79
Reino Unido	Agua dulce	--	129,30
	En zonas de estrés hídrico	--	129,31
	Otras aguas	--	0,00
	En zonas de estrés hídrico	--	0,00
Brasil	Agua dulce	246,71	0,00
	En zonas de estrés hídrico	14,04	0,00
	Otras aguas	-	320,00
	En zonas de estrés hídrico	-	12,34

(A) En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido no se dispone en la actualidad de esta categorización pero se está trabajando para disponer de la información en futuros reportes



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

Vertidos de aguas residuales por destino - Miles de m³

	Destino final	2023	2024
España	Aguas superficiales	263,80	223,07
	En zonas de estrés hídrico	128,35	94,55
	Aguas subterráneas	39,71	36,85
	En zonas de estrés hídrico	1,28	0,09
	Aguas marinas	n/a	0,00
	En zonas de estrés hídrico	n/a	0,00
Reino Unido	Agua de terceros	3.504,88	3.930,39
	En zonas de estrés hídrico	1.796,88	2.105,47
	Aguas superficiales	n/a	0,00
	En zonas de estrés hídrico	n/a	0,00
	Aguas subterráneas	n/a	0,00
	En zonas de estrés hídrico	n/a	0,00
Brasil	Aguas marinas	n/a	0,00
	En zonas de estrés hídrico	n/a	0,00
	Agua de terceros	106,15	129,31
	En zonas de estrés hídrico	106,15	129,31
	Aguas superficiales	69,72	240,31
	En zonas de estrés hídrico	n/a	12,34
Total Consolidado	Aguas subterráneas	29,41	33,95
	En zonas de estrés hídrico	14,04	0,00
	Aguas marinas	n/a	0,00
	En zonas de estrés hídrico	n/a	0,00
	Agua de terceros	147,57	45,74
	En zonas de estrés hídrico	n/a	0,00
Total Consolidado	Aguas superficiales	333,52	463,38
	En zonas de estrés hídrico	128,35	106,89
	Aguas subterráneas	69,12	70,80
	En zonas de estrés hídrico	15,32	0,09
	Aguas marinas	0,00	0,00
	En zonas de estrés hídrico	0,00	0,00
Total Consolidado	Agua de terceros	3.758,60	4.105,44
	En zonas de estrés hídrico	1.903,03	2.234,78



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E3-5: Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades relacionados con los recursos hídricos y marinos

El Grupo Aena no ha identificado riesgos ni oportunidades materiales relacionados con los recursos hídricos y marinos, por tanto, no tiene efectos financieros relacionados con esos aspectos. La Compañía tendrá en cuenta los efectos financieros previstos en el caso de que identifique riesgos y/o oportunidades en el futuro.

Datapoints no aplicables

- DPs no incluidos debido a que, por la actividad de la Compañía, se considera que no son aplicables: E3-1 14.
- DPs no incluidos debido a que, tras el Análisis de Doble Materialidad, se ha concluido que no es material: E3-1 12(a) iii, E3-3 23(b), E3-4 28 (d), E3-5 33 (a), E3-5 33 (b), E3-5 33 (c).

E4 Biodiversidad y ecosistemas

El Grupo Aena, en su compromiso con la sostenibilidad y la preservación de la biodiversidad, reconoce la importancia de proteger y conservar los ecosistemas en los que opera. Como principal operador aeroportuario a nivel mundial, la Compañía asume su responsabilidad de mitigar los impactos negativos que sus actividades puedan generar sobre la flora, la fauna y los hábitats naturales, promoviendo prácticas sostenibles y alineadas con los más altos estándares internacionales de conservación. A continuación, se detallan las acciones, políticas y programas implementados por el Grupo Aena para preservar la biodiversidad y proteger los ecosistemas. Asimismo, se presentan los resultados de las medidas adoptadas, los objetivos a corto y largo plazo, y el marco normativo que guía sus iniciativas en este ámbito.

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos):

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación de la cadena de valor	Positivo / Negativo	Real / Potencial	Horizonte temporal
E4 Biodiversidad y ecosistemas	Factores de incidencia directa sobre la pérdida de biodiversidad	Ruido y contaminación lumínica	Afectación a la fauna, especialmente a especies protegidas y/o amenazadas.	Toda la cadena de valor	Negativo	Real	Largo plazo

IROs materiales - Materialidad financiera (Riesgos y Oportunidades): No existen riesgos ni oportunidades materiales según la materialidad financiera.

E4 NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

E4 NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos, las dependencias y las oportunidades materiales relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas

E4-SBM-3 16(a), E4-SBM-3 16(a)ii, E4-IRO-1 17(a), E4-IRO-1 17(b), E4-IRO-1 17(c), E4-IRO-1 17(d), E4-1 19(a), E4-1 19(b), E4-5 35

El proceso para determinar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas, se llevó a cabo por medio de la metodología descrita en el capítulo de **dobles materialidad** ([NEIS 2. IRO-1](#)) en el cual se indica en detalle el análisis de sus activos y actividades tanto de sus operaciones propias como de su cadena de valor.

Las principales actividades del Grupo Aena que pueden generar impactos negativos sobre la biodiversidad, especialmente en la flora y fauna, incluidas las especies protegidas o amenazadas, derivan de la construcción o ampliación de sus infraestructuras, así como de las operaciones de aeronaves¹⁹. 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 siguientes.

Este impacto sobre la biodiversidad es evaluado a través de los correspondientes procedimientos de Evaluación ambiental, tanto de instrumentos de planificación (planes directores, planes especiales, etc.) como de proyectos que se realizan para cada aeropuerto (48 emplazamientos en España, 1 en Reino Unido y 17 en Brasil), tanto durante la fase de planificación como en la de obra y explotación de los proyectos de infraestructuras aeroportuarias. Un Estudio Ambiental es un instrumento que permite la preservación de los recursos naturales y la defensa del medioambiente al introducir la variable ambiental en la toma de decisiones acerca de los instrumentos de planificación y los proyectos que se prevea puedan tener una incidencia sobre el entorno. En este sentido, el Grupo Aena realiza la evaluación ambiental de sus instrumentos de planificación y sus proyectos, proporcionando una mayor fiabilidad y confianza a las decisiones que se adoptan al permitir elegir, entre las diferentes alternativas viables, aquella que, salvaguardando los intereses generales, tenga en cuenta todos los efectos derivados de la actividad proyectada y establezca las medidas preventivas y correctoras necesarias, desde una perspectiva global e integradora, garantizando adecuadamente los cauces de información y participación públicas.

En estos Estudios Ambientales se analizan los impactos positivos y negativos significativos directos e indirectos con respecto, entre otras cuestiones, a lo siguiente:

- Las especies protegidas afectadas;
- La extensión de las zonas que puedan sufrir impactos;
- La duración de los impactos;
- Posibles impactos en la degradación y sellado de los suelos;
- La reversibilidad o irreversibilidad de los impactos.

Los procesos de evaluación de los impactos ambientales, tanto de planes como de proyectos, se basan en el marco de la Jerarquía de Mitigación, prestando especial atención a la protección de la biodiversidad y los espacios protegidos, la integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones, la precaución y acción cautelar y la garantía de los cauces de información y participación públicas. Todo ello con el objetivo de asegurar una pérdida neta cero o una ganancia neta en materia de biodiversidad.

El análisis de los impactos detectados, tanto en lo que respecta a impactos reales como potenciales, son puestos bajo consulta de las administraciones públicas afectadas y las personas interesadas. Con el fin de garantizar la transparencia, Aena España publica en su [página web las Resoluciones Ambientales](#) obtenidas por cada aeropuerto, en los que se proporciona información sobre la naturaleza de los impactos significativos, directos e indirectos, relacionados con la contaminación, la posible pérdida de biodiversidad o la transformación del hábitat. En este sentido, las áreas protegidas ubicadas en los aeropuertos españoles, y las medidas de restauración conservación o compensación que hayan sido realizadas sobre las mismas pueden ser consultadas en las Resoluciones Ambientales mencionadas anteriormente.

¹⁹ Estos impactos sobre la biodiversidad no derivan en consecuencias sociales negativas significativas.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Una vez emitidas las Resoluciones Ambientales por el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, que finalizan los procesos de evaluación de impacto ambiental, se lleva a cabo un proceso de monitorización a través de los Planes de Vigilancia Ambiental (PVA) que supervisan la implementación de medidas correctoras para mitigar los impactos derivados de actividades operativas y de ampliación de infraestructuras, tanto durante la fase de obra y explotación de los proyectos constructivos como 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 e indicadores ambientales establecidos, de manera que pueda identificarse la existencia de efectos adversos no previstos y detectar incluso la necesidad de adopción de nuevas medidas.

Con el fin de asegurar el cumplimiento de las medidas y todos los condicionados recogidos en cada una de las Resoluciones Ambientales de proyectos constructivos obtenidos, Aena España realiza la acreditación formal, ante la autoridad ambiental, del cumplimiento de las resoluciones administrativas, de conformidad con la legislación vigente, tal como las directivas europeas 2009/147/CE y 92/43/CEE, relacionadas con la conservación de aves silvestres y hábitats naturales.

Tanto el diagnóstico ambiental de la situación de partida, como el análisis de alternativas, impactos previstos y establecimiento de medidas preventivas, correctoras y compensatorias derivadas en su caso de los distintos procesos de evaluación ambiental pueden ser consultados en la web de Aena España, en la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) y en la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE). Estas resoluciones han sido obtenidas a lo largo del tiempo en que se han sucedido las ampliaciones de aeropuertos. Durante el 2024 no se ha obtenido ninguna resolución ni declaración ambiental de proyectos.

Las medidas de mitigación frente a los potenciales impactos en la biodiversidad y los ecosistemas derivados de las ampliaciones de las infraestructuras, tanto durante su fase de obra como de explotación, son indicadas en las Resoluciones y Declaraciones ambientales correspondientes, las cuales son monitorizadas a través del Plan de Vigilancia Ambiental que es remitido periódicamente al órgano sustantivo.

La presencia de vegetación, fauna y espacios naturales 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, siempre bajo el estricto cumplimiento de la normativa vigente en materia de protección de la biodiversidad. Por consiguiente, la Compañía prevé y corrige la posible alteración del hábitat de ciertas especies de fauna y flora derivada de los nuevos desarrollos por medio de la implementación de 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 y, en su caso compensatorias²⁰. Todo ello con el objetivo de evitar y reducir al máximo la posible afección que se pudiera causar.

En España, este objetivo se recoge a través de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 que, en el ámbito de la conservación de la biodiversidad, contempla dos líneas de acción clave:

- Iniciativas de protección de la biodiversidad, comunicación y sensibilización.
- Acciones de voluntariado.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, en el Reino Unido, a través de la actualizada *Responsible Business Strategy*, ésta se centra en apoyar a los vecinos y a la comunidad local, trabajando para promover los impactos positivos derivados de las actividades de la gestión aeroportuaria. Estos impactos positivos incluyen el trabajo en biodiversidad en la comunidad; buscando mejorar la biodiversidad local desarrollando al menos tres iniciativas de biodiversidad para 2027.

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, 18 aeropuertos y 1 helipuerto en España se encuentran cerca o dentro de espacios naturales protegidos Red Natura 2000.

Por otro lado, entre los aeropuertos administrados por Aena Brasil, únicamente el Aeropuerto de Carajás está ubicado en un área ambientalmente protegida dentro del Parque Nacional dos Campos Ferruginosos. El Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido no se encuentra ubicado en área protegida.

²⁰ En base a lo anterior, indicar que durante 2024 el Grupo Aena, no ha requerido implementar compensaciones de biodiversidad en ninguno de sus aeropuertos.

Localizaciones donde se incluyen espacios naturales protegidos en base a la Red Natura 2000, tanto en el interior de los recintos aeroportuarios como colindantes (emplazamientos en propiedad)

AEROPUERTO	INTERIOR Zona de Servicio Aeroportuario	COLINDANTE Zona de Servicio Aeroportuario (menos de 100 m)	MENOS 1 Km	TIPO ESPACIO RN2000
A Coruña	NO	NO	840 m	ZEPA
Almería	NO	NO	130 m	ZEC
	NO	NO	160 m	ZEPA
	NO	NO	160 m	LIC
	NO	SI (50 m)		ZEC/ZEPA
Burgos	NO	NO	650	ZEC
Cesar Manrique - Lanzarote	NO	SI (25 m)		ZEC
	NO	SI (25 m)		LIC
Ceuta (helipuerto)	NO	NO	700 m	LIC
	NO	NO	700 m	ZEPA
Córdoba	NO	SI		ZEC
	NO	NO	300 m	ZEC
Fuerteventura	NO	SI		LIC
La Gomera	SI			ZEC
	NO	SI (85 m)		ZEPA
	NO	SI (85 m)		ZEC
	SI			ZEC
Gran Canaria	NO	NO	125	ZEC
	SI			ZEC/ZEPA
Ibiza	NO	NO	550 m	ZEC
	SI			ZEC/ZEPA
JT Barcelona-El Prat	SI			ZEC/ZEPA
La Palma	NO	NO	800	ZEC
	SI			ZEC
AS Madrid-Barajas	NO	NO	760 m	ZEPA
	NO	NO	760 m	ZEC
Málaga-Costa del Sol	NO	NO	240 m	ZEPA
Salamanca	NO	NO	500 m	ZEC
San Sebastián	SI			ZEPA
	NO	SI (70 m)		ZEC
Tenerife-Sur	NO	NO	390 m	ZEC
	NO	NO	980 m	ZEC/ZEPA
Vitoria	NO	NO	950 m	ZEC

ZEPA: Zona de Especial Protección para las Aves.

LIC: Lugares de Importancia Comunitaria.

ZEC: Zonas de Especial Conservación.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

La superficie correspondiente a espacios pertenecientes a Red Natura 2000 ZEC's, ZEPA's y LIC's declarados en el interior de los aeropuertos españoles alcanza un total de 483 hectáreas. En los aeropuertos de Brasil, esta superficie es de 129 hectáreas, correspondientes en su totalidad a la porción del área del Parque Nacional dos Campos Ferruginosos ubicada en el interior del Aeropuerto de Carajás-Parauapebas (E4-5 35).

Las resoluciones, observaciones y actualizaciones de normativa local de las autoridades competentes según el país de operación son (E4-SBM 16(a) iii):

- En España: Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, que emite resoluciones ambientales supervisando los impactos y las medidas de mitigación.
- En Brasil y Reino Unido: Entidades locales y regionales responsables de la conservación de la biodiversidad y los ecosistemas.

El Grupo Aena no ha identificado en su modelo de negocio dependencias materiales de biodiversidad ni de servicios ecosistémicos, así como tampoco se han identificado riesgos sistémicos. Es por ello que las acciones incluyen el control y manejo de vegetación y fauna en entornos aeroportuarios para evitar dependencias críticas de los servicios ecosistémicos.

NEIS 2 E4-1: Plan de transición y examen de la biodiversidad y los ecosistemas en la estrategia y el modelo de negocio

E4-1 13 a) - f)

El Grupo Aena realiza principalmente dos tipos de actuaciones para la evaluación de la resiliencia de la estrategia y del modelo de negocio actuales frente a los riesgos físicos, sistémicos y de transición relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas²¹:

1. Relacionadas con la planificación de actuaciones de modificación de la infraestructura

En estos casos se dispone de los mecanismos de seguimiento y control sobre los impactos sobre la biodiversidad y los ecosistemas (Estudios Ambientales de Planes Directores o de proyectos, los Planes de Vigilancia Ambiental, consultas previas sobre el impacto ambiental de proyectos) los resultados son tenidos en cuenta a nivel estratégico del Grupo Aena y por tanto influyen sobre el modelo de negocio para la toma de decisiones según el análisis de resiliencia en aspectos de biodiversidad que abarca:

- Operaciones propias: identificando impactos sobre la biodiversidad y los ecosistemas durante las fases planificación, operación y construcción.
- Cadena de valor: los estudios ambientales son sometidos a información pública con el objetivo de integrar la participación de comunidades locales y entidades especializadas respecto a todos aquellos impactos en la biodiversidad que deban ser tenidos en cuenta. Asimismo, el Grupo Aena incluye criterios ambientales, sociales y de buen gobierno (por siglas en inglés ESG) en los pliegos de contratación y fomenta la colaboración con proveedores, para garantizar prácticas sostenibles en todas las fases de la cadena de suministro.
- Horizontes temporales que viene ligados a la planificación, obra y explotación de las infraestructuras y a corto, medio y largo plazo mediante el monitoreo continuo de los hábitats incluidos en sus aeropuertos y a sus alrededores.

2. Relacionadas con la operación de los aeropuertos

Con el objetivo de compatibilizar la biodiversidad en los aeropuertos y su entorno, como se ha indicado anteriormente Aena España realiza Estudios de Fauna y Hábitats en los aeropuertos donde opera para identificar su comportamiento y posteriormente se elabora el Estudio de Riesgo de Fauna del Aeropuerto y el Programa de Gestión de Fauna del mismo.

El Estudio de Fauna y Hábitats se realiza de acuerdo con la Guía de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) de "[Elaboración de Estudios de Fauna y sus Hábitats en Entornos Aeroportuarios](#)", en los que se definen las hipótesis a utilizar y horizontes temporales. Estos Estudios deben actualizarse con una periodicidad máxima de 7 años y se requiere un trabajo de gabinete para identificar esos hábitats y un trabajo de campo para el estudio del comportamiento de la fauna presente en los mismos. Además, se cuenta con la participación de personal de los aeropuertos con funciones en gestión de fauna, ayuntamientos, Consejería de Medio Ambiente, expertos técnicos y agentes implicados en la gestión del territorio, entre otros, para aportar conocimiento sobre la presencia, abundancia y biología de la fauna. Como resultado, el Estudio de Fauna y Hábitats permite:

- Identificar las especies más relevantes para la operación aeronáutica.
- Determinar los hábitats más relevantes y caracterización de los mismos, como los aeropuertos en zonas sensibles.
- Determinar las pautas de movimiento de las especies en el aeropuerto y su entorno.

²¹ Aunque se han tenido en cuenta las consideraciones del *Taskforce on Nature-related Financial Disclosures* (TNFD), no se ha realizado un análisis de riesgos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas, a nivel de grupo, bajo esta iniciativa.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

A partir de los resultados del Estudio de Fauna y Hábitats, junto con los datos de seguimiento de fauna, focos de atracción, incidentes con fauna, etc se elabora el Estudio de Riesgos de Fauna del Aeropuerto de acuerdo con lo indicado por la AESA en el documento [“Guía para la elaboración de Estudios de Riesgos de Impacto con Fauna en Aeropuertos”](#) y de acuerdo al Sistema de Gestión de Riesgos del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional del Aeropuerto y como resultado de dicho estudio se obtiene una clasificación de la fauna silvestre presente en el entorno aeroportuario en función de su nivel de riesgo, una determinación de la tolerabilidad en función de la probabilidad y la severidad y, a partir de los resultados obtenidos para dicha tolerabilidad, una propuesta de medidas de reducción del peligro de la fauna en el aeródromo en los casos en los que resulte necesario.

En la elaboración del Estudio de Riesgos de Fauna participa el mismo personal que para el Estudio de Fauna y sus Hábitats, además de operadores aéreos y proveedores de servicios de navegación aérea. Su frecuencia de actualización es anual para determinar si los riesgos identificados se mantienen en niveles suficientemente bajos y para comprobar la eficacia de las medidas implantadas y del procedimiento de control de fauna, adaptándolo o incluyendo más medidas mitigadoras si se detectase que no son eficaces o que son insuficientes.

Los riesgos identificados en el Estudio de Riesgos con Fauna del Aeropuerto son mitigados y gestionados mediante un Programa de Gestión de Fauna del Aeropuerto que se elabora de acuerdo con lo estipulado por la AESA en el documento técnico [“Elaboración del programa de gestión del riesgo de fauna”](#). El Programa no sólo contempla el establecimiento de actuaciones internas, propias del Gestor Aeroportuario, sino también el involucramiento de entidades externas (autoridades locales, asociaciones, particulares, etc.) que estén vinculadas a la presencia de fauna en el entorno del aeropuerto y/o a su gestión. Lo anterior con el propósito de conseguir un programa adecuado y efectivo para que sea una herramienta que permite al Gestor Aeroportuario:

- Integrar la información procedente de los Estudios de Fauna y sus Hábitats, los Estudios de Riesgos de Fauna del Aeropuerto, de la realización de censos periódicos y de la notificación y gestión de incidentes causados por aves u otros animales, con objeto de conocer la problemática real de la presencia de fauna en el aeropuerto.
- Establecer y aplicar medidas de reducción/mitigación del riesgo a fin de conseguir un riesgo de colisión bajo y controlado.
- Realizar un seguimiento y evaluación periódicos de la efectividad de las medidas establecidas. Los esfuerzos se deberán centrar en la aplicación de aquellas medidas que resulten más eficaces y buscar soluciones alternativas en aquellos casos cuyos resultados no sean satisfactorios.

Todos los procesos anteriores son certificados y verificados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), en los que además participan las autoridades locales y nacionales en España con competencias en biodiversidad.

El Aeropuerto de Londres-Luton gestiona la biodiversidad de acuerdo con su *Wildlife Strike Hazard Reduction Plan*. Este plan describe las principales responsabilidades de gestión del control de la fauna y la avifauna en el aeródromo de conformidad con la normativa británica *139/2014 Guidance Material GM1 - 4 ADR.OPS.B.020* descrita por la Autoridad de Aviación Civil de Reino Unido junto con las directrices establecidas en *CAP 772 Wildlife Hazard Management at Aerodromes*.

Aena Brasil cuenta con un Plan de Gestión de Riesgo de Fauna Silvestre en todos sus aeropuertos y un Estudio de Identificación de Peligro de Fauna Silvestre en sus principales aeropuertos, todo ello regulado y aprobado por la *Agência Nacional de Aviação Civil* (por sus siglas en portugués ANAC), con el objetivo de mantener el área operacional libre de colisiones y proteger la fauna del entorno de sus aeropuertos, con acciones robustas y de control.

Con las medidas implementadas en los aeropuertos, el Grupo Aena garantiza que su operación es resiliente y compatible con la biodiversidad de las zonas donde opera.

E4-2: Políticas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas

E4-2 22, E4-2 23(a), E4-2 23(b), E4-2 23(c), E4-2 23(d), E4-2 23(e), E4-2 23(f), E4-2 24(a), E4-2 24(d)

La pérdida acelerada y constante de biodiversidad en todo el mundo representa una amenaza para los ecosistemas. Este fenómeno está estrechamente vinculado a la crisis climática, ya que la degradación de la biodiversidad y el cambio climático se refuerzan mutuamente, intensificando los efectos negativos sobre el medioambiente. En consecuencia, el Grupo Aena recoge su compromiso de compatibilizar la actividad aeroportuaria con la protección y conservación de los hábitats naturales existentes y su biodiversidad, a través de la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo, y la Política de Sostenibilidad, de aplicación a las sociedades integradas en el Grupo Aena, impulsando asimismo la adopción de este principio en el resto de empresas con las que colabora.

La Política Integrada de la Compañía también destaca la importancia de compatibilizar la actividad aeroportuaria con la protección y conservación de los hábitats naturales existentes en el entorno y su biodiversidad, minimizando la deforestación y compensando su impacto a través de los instrumentos adecuados.

Para más información sobre los requisitos mínimos de divulgación (MDR-P), consultar el apartado [Políticas medioambientales](#).

E4-3: Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas

E4-3 27, E4-3 28(b), E4-3 28(c)

Respecto al seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario que se realiza en todos los aeropuertos españoles, destacar a modo de ejemplo, una de las medidas consistente en utilizar 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 33 aeropuertos y 1 helipuerto gestionados por Aena España. Adicionalmente, se usan medios mecánicos, como la captura incruenta con trampas y utilización de sonidos y pirotecnia.

En el caso de los aeropuertos de la filial de Aena Brasil, todos disponen de Estudios de Gestión de Riesgos de Fauna y protección de la biodiversidad en los aeropuertos²². 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. Asimismo, los aeropuertos de la filial de Aena en Brasil 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 de la fauna, realizando las acciones de ahuyentamiento más adecuadas a la situación.

En lo que respecta al control de la vegetación, al igual que ocurre con la fauna, Aena España y Aena Brasil llevan 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.

En lo que respecta a iniciativas de comunicación y sensibilización hacia las partes interesadas, éste es un eje central de la Estrategia del Grupo Aena en biodiversidad, con ejemplos concretos de colaboración que se añaden a los ya existentes durante 2024 y son los siguientes:

España:

- El Aeropuerto de Menorca acoge la exposición “Posidonia, entre el mar y la tierra”. La exposición conmemora los 30 años de la declaración de Menorca como Reserva de la Biosfera por la Unesco. El aeropuerto asimismo ha cedido un espacio a la Asociación de Carpintería, Ebanistería y Afines de Menorca para la plantación de un árbol que simboliza la concienciación del medioambiente.
- El Aeropuerto de Albacete inaugura la exposición “Explorando la Biodiversidad”, cedida por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).
- El Aeropuerto de Málaga ha celebrado el Día Mundial del Medioambiente con la entrega de los octavos premios a la gestión ambiental a las empresas que trabajan en la infraestructura.
- El Aeropuerto de El Hierro acoge la exposición “Acróbatas en el aire” donde se refleja un catálogo de 39 aves que nidifican o migran en la isla de El Hierro.
- El Aeropuerto de Vitoria patrocina la Marcha Solidaria Green, un paseo por el anillo verde de Vitoria. Esta marcha sirve para conocer el entorno y la riqueza medioambiental de la zona.
- El Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha participado en las “Jornadas Nacionales de Trabajos Verticales” con una presentación de su equipo de gestión de fauna, que colabora con el Cuerpo de Agentes Forestales.
- En el Aeropuerto de Fuerteventura, la Reserva de la Biosfera del Cabildo ha instalado una escultura de una tortuga boba con motivo del Día Internacional contra el Cambio Climático.
- En el Aeropuerto de Ibiza, los trabajadores han participado en la acción “Mare Nostrum Islas Pitiusas” para recoger residuos en Platges de Comte.
- Dentro de los proyectos presentados al programa de “Aena con la sociedad” han resultado ganadores dos proyectos en la categoría “Promoción de la transición ecológica, conservación del capital natural y la biodiversidad”: Asociación Cívite “Huerto terapéutico y confort ambiental en la primera reshogar sostenible de España” y Fundación Assut “Custodia del territorio en el Tancat de L’Estell (Parque Natural de L’Albufera).”

²² En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton no disponen de Estudios de Fauna y Hábitats.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Otra de las actuaciones derivadas del crecimiento que en los últimos años han experimentado específicamente las poblaciones de buitres en España, y el posible riesgo de interacción con la aviación en sus desplazamientos a grandes distancias y concentración en determinados enclaves, ha sido el Convenio realizado entre AESA, MITERD y Aena España que fija el marco de colaboración para promover y gestionar un estudio de marcaje de buitres, que permita conocer el comportamiento de los mismos y contribuya a la identificación de posibles medidas eficaces para compatibilizar la aviación y el crecimiento de la población de buitres.

En este marco, Aena España ha iniciado un estudio de los movimientos de buitre leonado y negro en el entorno del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y de buitre leonado en el entorno del Aeropuerto de Bilbao. El estudio se basa en el marcaje con equipos GPS de 85 ejemplares de buitre, de distintas edades, para hacer seguimiento de su actividad. El marcaje de ejemplares comenzó en Madrid en noviembre de 2024 y se continuará en verano de 2025, tras el periodo de cría, en Madrid y Bizkaia. El estudio finalizará a mediados de 2027 y se espera que sus resultados contribuyan al diseño de las correspondientes líneas de acción por parte de todos los agentes implicados en la gestión de especies y medio natural y de actividades en el entorno de ambos aeropuertos mejorando la convivencia entre la aviación y la avifauna.

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 en España.

Los gastos de explotación en el ámbito de la biodiversidad en Aena España durante 2024 han ascendido a un total de 5.503.657,70 €.

Reino Unido:

En el Aeropuerto de Londres-Luton destacan las colaboraciones con terceros para contribuir a la protección y restauración de otros hábitats relacionados con la plantación de especies arbóreas. También se han llevado a cabo proyectos de restauración de hábitats, como "Queens Green Canopy" y "Tree for Free" que reflejan un enfoque basado en soluciones basadas en la naturaleza. Estos programas han involucrado a comunidades locales en actividades de plantación de árboles, fomentando la conexión entre las acciones ambientales y el conocimiento local.

El Aeropuerto de Londres Luton también trabaja para mejorar la biodiversidad en la comunidad local, proporcionando financiación para proyectos locales que buscan mejorar la biodiversidad a través del nuevo *Greener Future Fund* como parte del esquema más amplio del *Community Trust Fund*. En 2024, este aeropuerto invirtió 51.649,74 € en 7 proyectos en la zona de Luton y Bedfordshire.

Brasil:

En los aeropuertos de Aena Brasil se llevan a cabo 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 y los Estudios de Gestión de Riesgos de Fauna y protección de la biodiversidad. Entre ellas se destacan:

- La futura colaboración durante 2025 con actores locales para replantar 1.300 árboles alrededor de los aeropuertos como medida de compensación ambiental tras haber retirado alrededor de 300 árboles como parte de las obras realizadas.
- La elaboración de una Estrategia de Sostenibilidad cuyo desarrollo está previsto en 2025 e incluirá aspectos específicos en biodiversidad.
- 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.
- La participación 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.

E4-4: Metas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas

E4-4 31, E4-4 32(a), E4-4 32(b), E4-4 32(c), E4-4 32(d), E4-4 32(e), E4-4 32(f)

La gestión del entorno se desarrolla en todos los aeropuertos del Grupo Aena bajo el marco del Sistema de Seguridad Operacional, lo cual permite compatibilizar la protección del patrimonio natural con el mantenimiento de los estándares de seguridad y calidad, inherentes a la actividad aeroportuaria.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

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 2024 se ha elaborado el Estudio de Fauna y Hábitats del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia con el que se completa el presente ciclo de renovación de estos estudios en todos los aeropuertos españoles de Aena.

El principal objetivo cualitativo del Grupo Aena, tanto a corto plazo como a medio y largo, es el de proteger y fomentar la biodiversidad local y global, tal y como se indicó en las líneas de acción clave de la Compañía (iniciativas de protección de la biodiversidad, comunicación y sensibilización, y acciones de voluntariado). Para esto no se aplicaron umbrales ecológicos ni asignaciones de impactos a la hora de establecer metas. En España, para alcanzar el objetivo anterior se dispone de indicadores que se incluyen dentro del Programa de Fauna de cada aeropuerto y son revisados semestralmente. Además, con una frecuencia anual se celebra en cada Aeropuerto el Comité de Avifauna del mismo, del cual forman parte: personal de los aeropuertos con funciones de gestión de fauna, el proveedor de servicios de navegación aérea, los Ayuntamientos correspondientes, la Consejería de Medio Ambiente, expertos técnicos, pilotos y agentes implicados en la gestión del territorio.

Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton tiene el objetivo de realizar 3 acciones relacionadas con la biodiversidad para el año 2027. Aena Brasil está elaborando su estrategia de sostenibilidad en la que se definirán metas para mejorar la protección de la biodiversidad.

E4-5: Parámetros de incidencia relacionados con los cambios de la biodiversidad y de los ecosistemas

E4-5 33, E4-5 AR 28

En 2024, el Grupo Aena ha llevado a cabo acciones para la conservación de la biodiversidad y los ecosistemas en sus emplazamientos ubicados dentro o cercanos a zonas sensibles (ver el apartado [E4 SBM-3](#)) mediante una serie de iniciativas y colaboraciones específicas (ver detalle en el apartado [E4-3](#)). Los esfuerzos de la Compañía se ajustan a las métricas del marco ESG, centrándose en el impacto material identificado sobre la biodiversidad y los ecosistemas.

Con el fin de garantizar la seguridad, tanto de la fauna como de las operaciones aeronáuticas, una de las métricas utilizadas en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el número de aves capturadas y reubicadas fuera del aeropuerto. Cada ave se marca con un anillo metálico y un anillo de PVC para lectura a distancia, y las aves residentes se marcan además con bandas alares y rastreadores GPS. El número de aves capturadas varía en función de los cambios estacionales, las condiciones climáticas y las necesidades de servicio en tiempo real. Este seguimiento meticuloso permite mantener controlado el número de especímenes dentro de los aeropuertos, evitando que entren en la zona aves jóvenes potencialmente más vulnerables que los ejemplares adultos. En 2024, el número total de ejemplares trampeados y anillados en el aeropuerto ha sido de 517.

Otro indicador es el número de nidos y crías de ave identificados dentro del recinto aeroportuario. Las aves que anidan en el aeropuerto son objeto de un estrecho seguimiento para garantizar el éxito de la reproducción. Se realiza un seguimiento de los huevos y los pollos de cada nido para determinar el momento óptimo para su retirada. Los polluelos se reubican cuando alcanzan un tamaño adecuado para garantizar su supervivencia en un nuevo entorno. Este enfoque también garantiza que las aves progenitoras no perciban el intento de nidificación como un fracaso, evitando así repetidos intentos de cría dentro del mismo año. El número de nidos gestionados y de pollos reubicados varía anualmente. En 2024, en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se han gestionado 16 nidos y reubicado 40 pollos en el interior del recinto aeroportuario.

Una métrica adicional empleada en Aena España para evaluar la gestión de la fauna silvestre es el número de sesiones técnicas de divulgación dirigidas a las partes interesadas y al personal de los aeropuertos. Así, por ejemplo, en 2024 el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha realizado tres jornadas de esta naturaleza con la involucración de diferentes grupos de interés.

E4-6: Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas

El Grupo Aena no ha identificado riesgos ni oportunidades materiales relacionados con la biodiversidad, por tanto, no tiene efectos financieros relacionados con este aspecto. La Compañía tendrá en cuenta los efectos financieros previstos en el caso de que identifique riesgos y/o oportunidades en el futuro.

Datapoints no aplicables

- DPs no incluidos debido a que, por la actividad de la Compañía, se considera que no son aplicables: E4 IRO-1 17 (e) i, E4 IRO-1 17(e) ii, E4-2 24 (b), E4-2 24 (c), E4-5 38.
- DPs no incluidos debido a que, tras el Análisis de Doble Materialidad, se ha concluido que no son materiales para la Compañía: E4 IRO-1 17(e) iii.



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

E5 Uso de los recursos y economía circular

El Grupo Aena, en su compromiso con la sostenibilidad y la gestión responsable de recursos, reconoce la importancia de fomentar la transición hacia un modelo de economía circular en sus operaciones. Por ello, la Compañía asume su responsabilidad de minimizar el impacto ambiental asociado al uso de materiales y generación de residuos, impulsando prácticas que prioricen la reducción, reutilización y reciclaje. A lo largo de este capítulo, se detallan las acciones, políticas y programas implementados por el Grupo Aena para promover la economía circular. Asimismo, se presentan los resultados de las medidas adoptadas, los objetivos a corto y largo plazo, y el marco normativo que guía las iniciativas en este ámbito.

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación de la cadena de valor	Positivo / Negativo	Real / Potencial	Horizonte temporal
E5 Uso de los recursos y economía circular	Residuos	N/A	Generación de distintos tipos de residuos por las operaciones propias y la cadena de valor.	Toda la cadena de valor	Negativo	Real	Corto plazo/ Medio plazo/ Largo plazo

IROs materiales - Materialidad financiera (Riesgos y Oportunidades): No existen riesgos ni oportunidades materiales según la materialidad financiera.

E5 NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con la economía circular

El proceso para determinar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con la economía circular y el uso de recursos se llevó a cabo por medio de la metodología descrita en el capítulo de **dobles materialidad (NEIS 2. IRO-1)** en el cual se indica en detalle el análisis de sus activos y actividades tanto de sus operaciones propias como de su cadena de valor.

E5-1: Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular

E5-1 12, E5-1 14, E5-1 16, AR 9 (a), AR 9 (b)

El Grupo Aena está comprometido con el fomento de la economía circular en el entorno aeroportuario para minimizar el volumen de residuos generados, fomentar su adecuada segregación y contribuir a maximizar su valorización a lo largo de toda la cadena de valor. Este compromiso se recoge en la Política de Sostenibilidad y en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Salud y Seguridad en el Trabajo, de aplicación a las sociedades integradas en el Grupo Aena y se despliega a través de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030. En la Estrategia de Sostenibilidad se definen las principales actuaciones en los ámbitos de la reducción de residuos generados, impulso hacia la segregación y reciclaje y la valorización energética y compostaje, en consonancia con la jerarquía de residuos.

Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton en el Reino Unido, trabaja para reducir activamente los residuos siempre que sea posible y por ello, su Política Medioambiental identifica la importancia de incorporar los principios de la economía circular y la reducción de residuos en todas las áreas y niveles de la empresa y a través de los socios *in situ*. Los principios y objetivos que se describen en esta Política son los siguientes:

- Minimizar la generación de residuos y el uso de plásticos de un solo uso y maximizar las tasas de reutilización y reciclaje.
- Garantizar que no se envíen residuos a vertederos de las operaciones estándar.
- Trabajar con los socios para apoyar las mejores prácticas en materia de eliminación de residuos.
- Controlar los volúmenes de residuos de acuerdo con los objetivos.

Estas políticas son de aplicación tanto para las operaciones del Grupo Aena como para el resto de la cadena de valor.

Para más información sobre los requisitos mínimos de divulgación (MDR-P), consultar apartado [Políticas medioambientales](#).

E5-2: Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular

E5-2 17, E5-2 19, E5-2 20 (e), E5-2 20(f)

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, el Grupo Aena impulsa iniciativas en sus aeropuertos y colabora con los grupos de interés para avanzar hacia una economía circular.

Por norma general, los gestores de residuos contratados por el Grupo Aena deben garantizar que, siempre que sea posible, los residuos tengan como destino final la valorización y la recuperación. En los casos en los que la eliminación sea necesaria, el gestor deberá justificar debidamente cada situación, asegurando la máxima responsabilidad ambiental en todos los procesos. Del mismo modo, en relación con los procesos de licitación de proveedores, en el 2024, Aena España ha actualizado las cláusulas ambientales incorporando criterios más estrictos en materia de gestión de residuos de terceros y dispone de criterios de evaluación técnica, tales como porcentaje de reutilización de materiales/productos y/o reciclado de residuos no peligrosos de construcción y demolición en la propia obra o en otras.

Aena España está trabajando en un nuevo modelo de sistema de pago por generación que fomentará la valorización (reciclaje y recuperación) y la reducción de residuos generados de los terceros. Para ello, el pilar clave de la línea de acción de economía circular se centra en la mejora de la medición y trazabilidad de los residuos generados, siendo muy relevante la monitorización de los residuos, cuyo seguimiento se realiza teniendo en cuenta las especificidades de cada aeropuerto.

Dentro de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena 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. Las actuaciones ligadas a este objetivo se realizan año a año y se encuentran enmarcadas en los siguientes ámbitos de acción:



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- Medición y monitorización de residuos;
- Reducción de residuos generados;
- Uso de materiales sostenibles;
- Impulso a la segregación y reciclaje;
- Valorización energética y compostaje;
- Colaboración y concienciación.

En el Reino Unido, una de las prioridades dentro de la *Responsible Business Strategy* consiste en aumentar el porcentaje de residuos valorizados y reducir al mínimo el envío de estos a vertederos, fomentando una economía circular en el contexto aeroportuario. Para ello, se desarrollan las siguientes líneas de acción:

- Operar un flujo de residuos segregados en todo el aeropuerto, con un gestor especializado para garantizar que se manejen de acuerdo con la normativa aplicable.
- Mediante el gestor de residuos, realizar una clasificación y segregación adicional de residuos y ampliar la recogida a nuevos tipos de materiales reciclables.
- Establecer un objetivo de tasa de reciclaje para reducir los desechos y fomentar la valorización.
- 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. Para ello, el Aeropuerto de Londres-Luton se encuentra en continua colaboración con los arrendatarios para poder conseguir el objetivo de reciclaje de residuos no peligrosos establecido. Los resultados obtenidos de este objetivo se deben a las medidas desarrolladas en 2023 y a la implementación en 2024 de nuevos contenedores de reciclaje para los pasajeros, así como al aumento de las tarifas de gestión de residuos mezclados para ayudar a que se estos se segreguen correctamente.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, la clasificación de residuos se realiza "in situ" en las instalaciones. Esta gestión ha permitido alcanzar objetivos clave en las tasas de reciclaje, logrando la meta de cero residuos enviados a vertedero, así como implementar mejores prácticas y obtener un desempeño destacado.

En Brasil, la gestión de residuos en los aeropuertos operados se realiza mediante procedimientos cuidadosamente planificados e implementados, que cumplen con las normativas y leyes aplicables, así como con consideraciones técnicas específicas y en cumplimiento con la Política Nacional de Residuos Sólidos (PNRS) que es 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 aeropuertos.

Estas acciones están orientadas a minimizar la generación de residuos y garantizar una gestión segura y eficiente de los mismos. El enfoque busca proteger a los trabajadores, preservar la salud pública, salvaguardar los recursos naturales y promover la conservación del medioambiente, integrando prácticas responsables y sostenibles en todas las operaciones.

Teniendo en cuenta la gestión de los residuos en los diferentes países donde opera el Grupo Aena, se han desarrollado los siguientes tipos de actuaciones para lograr los objetivos marcados:

Monitorización

El personal designado de los aeropuertos supervisa de manera rigurosa todos los residuos generados, desde su origen y almacenamiento hasta su entrega a gestores autorizados para su tratamiento externo. Asimismo, para asegurar la correcta gestión de los residuos, se llevan a cabo seguimientos periódicos de las actividades relacionadas. Además, el cumplimiento de las obligaciones por parte de empresas contratistas y arrendatarias se verifica dentro del marco del Plan de Vigilancia Ambiental.

Recogida selectiva

En varios aeropuertos se han habilitado plantas de transferencia para residuos no peligrosos, centralizando y optimizando las condiciones de almacenamiento temporal, especialmente para residuos domésticos no segregados. Asimismo, el Grupo Aena dispone de puntos específicos para el depósito temporal de residuos peligrosos, diseñados con medidas de prevención de la contaminación para garantizar una gestión segura. Estos residuos se almacenan de forma selectiva en contenedores hasta su retirada por gestores autorizados.

Durante 2024 en el Aeropuerto de Londres-Luton, se desarrollaron proyectos enfocados en mejorar la eficacia de la segregación y el reciclaje de residuos no relacionados con aeronaves. Entre las iniciativas implementadas destacan un programa de incentivos para la correcta clasificación de residuos dirigido a empleados de concesiones, la colaboración con responsables de puntos de venta de alimentos y bebidas en las terminales, y la creación de nuevas políticas de sostenibilidad y medioambiente que establecen estándares precisos en materia de gestión de residuos.



Reutilización y reciclado de residuos

El Grupo Aena ha llevado a cabo iniciativas durante el ejercicio 2024 ligadas a la reutilización de los residuos generados, entre las que destacan la reutilización de lodos de depuradora como abono en áreas ajardinadas y la generación de compost a partir de residuos de restauración o restos de jardinería en el Aeropuerto de Bilbao. Además, colabora estrechamente con entidades autorizadas para la gestión de residuos, las cuales son responsables de la recogida y posterior tratamiento de los mismos, lo que engloba un marco fundamental así como el desarrollo de sistemas de gestión según el tipo de residuo.

En España, se dispone de acuerdos de colaboración con Ecoembes, Ecovidrio y *European Recycling Platform (ERP)* para asegurar la gestión adecuada de los residuos. En particular, en el Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat se mantiene una estrecha colaboración con la Fundación Trinijove quien es responsable de la recogida y segregación de residuos valorizables provenientes de dicha instalación.

En el Aeropuerto de Londres-Luton en el Reino Unido, la compañía *Cawleys* es la encargada de la gestión de residuos y realiza una segregación exhaustiva antes de proceder a la eliminación de cualquier residuo y se encarga de garantizar el reciclaje o valorización energética de los residuos, evitando su envío a vertedero siempre que sea posible, para poder cubrir el objetivo de cero residuos en vertedero. Asimismo, el Aeropuerto de Londres-Luton requiere en sus contratos de obra la reutilización del material en la medida de lo posible.

En Brasil, se han fijado las siguientes prioridades en la gestión de residuos: no generación, reducción, reutilización, reciclaje, tratamiento de residuos sólidos y desecho final, que sea ambientalmente adecuada.

Reducción del uso de plásticos

Aena España 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 por materiales biodegradables o reciclables.

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.

Sensibilización

Siguiendo las prácticas consolidadas en años anteriores, el Grupo Aena ha instalado cartelería en terminales y edificios técnicos para sensibilizar sobre la segregación adecuada de residuos en los contenedores correspondientes. Asimismo, los aeropuertos disponen de señalización y boletines informativos para empleados externos e internos, respecto a la correcta segregación de residuos.

Innovación

El Grupo Aena apuesta firmemente por la innovación y la colaboración en proyectos internacionales para desarrollar nuevos procedimientos y tecnologías que mejoren la gestión de residuos en los entornos aeroportuarios. En este sentido, destaca su participación en el proyecto *LIFE-TRIPL AIR*, cofinanciado por el programa *LIFE* de la Comisión Europea. Este proyecto, que inició en junio de 2024 y se desarrollará durante cuatro años, tiene como objetivo implementar soluciones innovadoras para la gestión eficiente de residuos en aeropuertos. Entre sus iniciativas, se incluye el desarrollo de un prototipo de "*Smart-Bin*", un contenedor inteligente capaz de seleccionar y diferenciar automáticamente los residuos.

El proyecto *LIFE-TRIPL AIR* cuenta con la colaboración de seis socios internacionales, entre ellos los aeropuertos de Budapest, Venecia y Dubrovnik. El Grupo Aena participa activamente con los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Tenerife Sur. Los objetivos del proyecto se centran en tres líneas clave:

- Completar el diseño de un sistema eficaz de recogida y clasificación de residuos.
- Definir un software que permita la trazabilidad y predicción de la generación de residuos en el entorno aeroportuario.
- Desarrollar nuevos modelos de reciclaje y valorización de residuos, promoviendo así un modelo más sostenible y eficiente en la gestión de desechos.

En lo referente a los gastos de explotación ligados al ámbito de la estrategia de sostenibilidad en el área de la economía circular, en el Grupo Aena, se ha alcanzado un gasto total de 9,68 millones de € a lo largo de 2024: 8,5 millones de euros de gasto en gestión de residuos en España, 1,16 millones € en Brasil y 24.149 € en el Aeropuerto de Londres-Luton que incluye tanto la gestión de residuos como el esquema de incentivos a las mejores prácticas para concesionarios.

E5-3: Metas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular

E5-3 21, E5-3 23, E5-3 24(e), E5-3 24(f), AR 15, AR 18, E5-3 25, E5-26, E5-3 27

La Estrategia de Sostenibilidad del Grupo Aena, en España, tiene incluida una línea de acción concreta para mejorar la gestión de residuos y alcanzar el objetivo voluntario *Zero Waste* 2040, el cual está centrado en los residuos no peligrosos recurrentes, excluyendo aquellos provenientes de la construcción y los residuos peligrosos. El objetivo intermedio consiste en un incremento del porcentaje de residuos no peligrosos valorizados hasta un 72% en 2030 respecto del 2019²³.

En 2024, el Aeropuerto de Londres-Luton actualizó su *Responsible Business Strategy*, la cual refuerza sus ya ambiciosos objetivos relacionados con el aumento de las tasas de reciclaje y la minimización de residuos, consolidando su compromiso con la sostenibilidad y el respeto por el medioambiente. Su objetivo es promover y colaborar con los adjudicatarios de concesiones en el aeropuerto para alcanzar una tasa de reciclaje del 75% y de recuperación energética de residuos del 25% en 2026²⁴.

Para conseguir este objetivo, el aeropuerto incluyó unos KPIs específicos en el contrato con el gestor de residuos, asegurando una mejora continua en esta gestión y resultando en un cumplimiento del objetivo marcado. Actualmente, el aeropuerto ya ha alcanzado un 100% de residuos valorizados y 0% enviados a vertedero y su reto se establece por tanto en el incremento progresivo del porcentaje de valorización en la categoría reciclaje y recuperación energética, fomentando una economía circular en el contexto aeroportuario.

En Brasil, se está trabajando en la Estrategia de Sostenibilidad de Aena Brasil, que se completará en 2025, y que establecerá los objetivos estratégicos en relación con la económica circular y gestión eficiente de residuos, orientados a la implantación de un sistema que cumpla con los marcos internacionales y minimice los impactos negativos en la salud humana y el medioambiente.

Aunque no se aplicaron umbrales ecológicos ni asignaciones para entidades específicas a la hora de fijar las metas, los objetivos se encuentran alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas ligados a la económica circular, así como con uno de los pilares de actuación recogidos en las políticas del Grupo Aena.

Asimismo, para impulsar y coordinar las acciones necesarias que permitirán al Grupo Aena alcanzar sus objetivos en esta materia, se ha creado un grupo de trabajo interno con las diferentes áreas operativas de la Compañía que participan en algún ámbito de la gestión de residuos, que se reúne periódicamente para colaborar conjuntamente en el desarrollo de los proyectos necesarios para optimizar los procesos de gestión de residuos de la Compañía. Este grupo de trabajo tiene también por objetivo asegurar el cumplimiento de requisitos legales y avanzar hacia una gestión más transparente que involucre a las terceras partes de manera justa y las haga partícipes de su contribución hacia una mejor gestión de los residuos en el entorno aeroportuario.

Adicionalmente, en las Comisiones de Sostenibilidad y Acción Climática, son reportados los avances y las actuaciones ligadas al compromiso de *Zero Waste*.

Con estas iniciativas y objetivos, el Grupo Aena demuestra su compromiso con la sostenibilidad, promoviendo prácticas innovadoras y alineadas con los principios de la economía circular para minimizar el impacto ambiental de sus operaciones y contribuir al desarrollo de un modelo de gestión de residuos más eficiente y responsable.

Evolución de las metas establecidas:

Aena España (<i>Zero Waste</i>)	Año base 2019	Real 2024	Objetivo 2040
Cantidad de residuos RNP (t)	78.979	39.278,97	0
% de valorización	74 %	72 %	100 %

Nota: Objetivo centrado en los residuos no peligrosos recurrentes, excluyendo residuos de construcción y residuos peligrosos.

En el caso del Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha superado la consecución del objetivo de incrementar la tasa de reciclaje y valorización energética, habiendo alcanzado en 2024 una tasa de reciclaje del 81% y de recuperación energética de residuos del 19%.

²³ Objetivo centrado en los residuos no peligrosos recurrentes, excluyendo residuos de construcción

²⁴ Al ser un objetivo de reducción establecido sobre la generación de residuos de un año futuro, no hay valor absoluto de referencia.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

E5-5: Salidas de recursos

E5-5 37 (a), E5-5 37 (b), E5-5 37 (c), E5-5 37 (d), E5-5 38 (a), E5-5 38 (b), E5-5 39, E5-5 40

El Grupo Aena en su compromiso con la sostenibilidad y la gestión ambiental responsable, pone especial atención en el manejo eficiente de los residuos generados en sus operaciones aeroportuarias. La Compañía reconoce que la adecuada gestión de los residuos es esencial para minimizar el impacto ambiental de sus actividades y avanzar hacia un modelo de economía circular. Por ello, el Grupo Aena monitorea de manera constante indicadores clave que reflejan la cantidad total de residuos generados, así como los residuos reutilizados, reciclados y eliminados en sus instalaciones.

Estos indicadores claves no solo permiten evaluar el desempeño ambiental del Grupo Aena, sino que también sirven como base para identificar áreas de mejora, establecer metas ambiciosas y diseñar estrategias que fomenten la prevención, reutilización y reciclaje de residuos. Además, estos datos garantizan la transparencia de las acciones realizadas y su alineación con los objetivos de desarrollo sostenible, promoviendo una mayor eficiencia en la gestión de recursos y una reducción significativa del impacto ambiental.

A través de un seguimiento riguroso de estos indicadores claves, el Grupo Aena refuerza su compromiso con la sostenibilidad, asegurando una gestión integral de los residuos que responda a las normativas aplicables y las expectativas de las comunidades y partes interesadas con las que interactúa.

Los residuos gestionados por el Grupo Aena resultan principalmente de dos flujos de actividad:

- La actividad directa del Grupo Aena: que incluye los residuos procedentes de las papeleras de segregación existentes en las terminales, edificios y aparcamientos gestionados por la Compañía, los generados en los filtros de seguridad de pasajeros, los generados en las oficinas, los procedentes de la limpieza de terminales y urbanización del aeropuerto, áreas y edificaciones presentes no arrendadas a otras empresas, los generados en el servicio de comedor de empleados, y los de cribado de depuradoras propiedad del Grupo Aena.
- La actividad de las distintas empresas y arrendatarios que desarrollan su actividad en el recinto aeroportuario: que incluye los residuos de restauración, los de locales comerciales, de oficinas de terceros y los de las tiendas libres de impuestos, entre otros. El Grupo Aena no gestiona residuos peligrosos de terceras compañías.

Todos los residuos gestionados por el Grupo Aena siguen unas pautas para su control entre las que se pueden destacar, de acuerdo con la tipología de residuo, las siguientes:

- Residuos No Peligrosos (RNPs): estos residuos son asimilables a residuos domésticos y comerciales en su mayoría y son entregados a la entidad local o gestor autorizado. El Responsable del Sistema de Gestión Integrado (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.

Dentro de los RNPs se encuentran también los residuos de construcción y demolición (RCDs) generados en las obras que realizan las unidades o centros. Estos residuos 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.

- Residuos Peligrosos (RPs): estos residuos incluyen principalmente aceites minerales usados, baterías y pilas, fluorescentes, absorbentes contaminados por la recogida de hidrocarburos y envases vacíos contaminados, entre otros. Estos deben cumplir ciertas condiciones de almacenamiento, envasado y etiquetado.

Dentro de los RPs, se recogen también los residuos sanitarios que se gestionan, en propio o por acuerdos establecidos, según la normativa específica de Residuos Sanitarios o legislación autonómica, en caso de que exista. 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 contratos de tratamiento y el documento de identificación, donde figura el destino final.

En España, en los aeropuertos de la red se elabora y mantiene actualizado un archivo cronológico en el que se clasifican los residuos generados en las siguientes categorías²⁵:

- La naturaleza del residuo (indicando si es peligroso o no).
- Los puntos de recogida selectiva de los residuos.

²⁵ Por otra parte, los residuos de Aena producidos por proveedores 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

NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- El destino del residuo²⁶ indicando si se valoriza, lo que incluye reutilización o reciclado, o si se elimina.

Este inventario es complementado por un archivo cronológico de las retiradas de residuos, ya sean peligrosos o no peligrosos, que incluye la siguiente categorización:

- 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.

Además, la documentación asociada a la retirada de los residuos por terceros es también archivada por el personal de mantenimiento y los responsables de los expedientes. Igualmente, las unidades y centros de Aena España 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 Residuos Peligrosos cuatrienal, la Memoria Anual de RPs y la Declaración de Envases Anual a la Comunidad Autónoma en el caso de que así lo requieran.

En lo referido al Aeropuerto de Londres-Luton en el Reino Unido, y los aeropuertos gestionados por las filiales de Aena Brasil aplican modelos de gestión de residuos similares a los de Aena España, adaptándose a las exigencias legales de cada país.

En Brasil, las empresas contratadas por los aeropuertos de las filiales, para gestionar los residuos generados en las instalaciones cumplen con un marco normativo estricto que abarca todas las leyes, normativas de seguridad y requisitos establecidos en los pliegos de condiciones aplicables. Este cumplimiento se garantiza mediante cláusulas contractuales específicas que refuerzan las obligaciones de los contratistas. Asimismo, estas empresas deben remitir periódicamente informes de medición y documentación acreditativa, como certificados de tratamiento y destino final de los residuos, lo que permite llevar a cabo un seguimiento riguroso del desempeño ambiental y asegurar una gestión sostenible y responsable de los residuos en sus operaciones.

²⁶ Exceptuando los casos de recogida de residuos por el Ayuntamiento.



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

Residuos generados

	2023				2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Peligrosos (t)	600,00	27,00	53,80	680,8	860,15	27,8	141,53	1.029,48
Valorizados totales (t)	409,00	27,00	-	436,00	531,46	27,80	11,42	570,68
Valorizados (%)	68,2 %	100,0 %	- %	64,0 %	61,8 %	100,0 %	8,1 %	55,4 %
Reutilización (t)				-	5,06	0	0	5,06
Reutilización (%)				— %	0,6 %	— %	— %	— %
Reciclados (t)				-	93,79	0	0	93,79
Reciclados (%)				— %	10,9 %	— %	— %	9,1 %
Otros tipos de valorización (t)				-	432,62	27,8	11,42	471,84
Otros tipos de valorización (%)					50,3 %	100,0 %	8,1 %	45,8 %
Eliminados totales (t)	191,00	-	-	191,00	328,69	0,00	130,11	458,80
Eliminados (%)	31,8 %	— %	— %	28,1 %	38,2 %	— %	91,9 %	44,6 %
Incinerados (t)				-	0,00	0,00	31,37	31,37
Incinerados (%)				— %	— %	— %	— %	3,0 %
Vertedero (t)				-	102,78	0,00	0,00	102,78
Vertedero (%)				— %	11,9 %	— %	— %	10,0 %
Otros tipos de eliminación (t)				-	225,90	0,00	98,74	324,64
Otros tipos de eliminación (%)								
No peligrosos (t)	36.308,00	2.111,00	2.053,10	40.472,10	39.278,97	2.181,12	4.157,20	45.617,29
Valorizados totales (t)	27.396,00	2.111,00	37,00	29.544,00	28.250,15	2.181,12	2,82	30.434,09
Valorizados (%)	75,5 %	100,0 %	1,8 %	73,0 %	71,9 %	100,0 %	0,1 %	66,7 %
Reutilización (t)				-	23,23	0,00	0,00	23,23
Reutilización (%)				— %	0,1 %	— %	— %	0,1 %
Reciclados (t)				-	2.255,32	1.783,22	2,82	4.041,36



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Residuos generados								
	2023				2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Reciclados (%)				— %	5,7 %	81,8 %	0,1 %	8,9 %
Otros tipos de valorización (t)				-	25.971,60	397,90	0,00	26.369,50
Otros tipos de valorización (%)					66,1 %	18,2 %	— %	57,8 %
Eliminados totales (t)	8.911,00	-	-	8.911,00	11.028,82	0,00	4.154,38	15.183,20
Eliminados (%)	24,5 %	— %	— %	22,0 %	28,1 %	— %	99,9 %	33,3 %
Incinerados (t)				-	14,29	0,00	0,00	14,29
Incinerados (%)				— %	— %	— %	— %	— %
Vertedero (t)				-	10.795,87	0,00	0,00	10.795,87
Vertedero (%)				— %	27,5 %	— %	— %	23,7 %
Otros tipos de eliminación (t)				-	218,66	0,00	4.154,38	4.373,04
Otros tipos de eliminación (%)					0,6 %	— %	99,9 %	9,6 %
Total RP y RNP (t)	36.908,00	2.138,00	2.106,90	41.152,90	40.139,12	2.208,92	4.298,73	46.646,77

Nota: Las categorías tipo de valorización y eliminación se reportan por primera vez este año. En años anteriores solo se incluía el total de residuos valorizados y eliminados.

	2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Residuos no reciclados (t)	37.790,01	425,7	4.295,91	42.511,62
Residuos no reciclados (%)	94 %	19 %	100 %	91 %



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Para contabilizar la cantidad total de residuos generados en el Grupo Aena por tipo así como los porcentajes de valorización y eliminación, 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 España (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.

Finalmente, el Grupo Aena no genera residuos radioactivos ya que todos los equipos tienen aprobación de tipo.

E5-6: Efectos financieros previstos relacionados con los impactos, riesgos y oportunidades asociados con el uso de recursos y la economía circular

E5-6 43 (a), E5-6 43 (b), E5-6 43 (c)

El Grupo Aena no ha identificado riesgos ni oportunidades materiales relacionados con la contaminación, por tanto, no tiene efectos financieros relacionados con este aspecto. La Compañía tendrá en cuenta los efectos financieros previstos en el caso de que identifique riesgos y/o oportunidades en el futuro.

Datapoints no aplicables

- DPs no incluidos debido a que, por la actividad de la Compañía, se considera que no son aplicables: E5-3 24(a), E5-3 24(b), E5-3 24(c), E5-3 24(d), E5-5 35, E5-5 36(a), E5-5 36(b), E5-5 36(c).
- DPs no incluidos debido a que, tras el Análisis de Doble Materialidad, se ha concluido que no son materiales para la Compañía: E5-1 15(a), E5-1 15(b), E5-2 20(a), E5-2 20(b), E5-2 20(c), E5-4 28, E5-4 29, E5-4 30, E5-4 31(a), E5-4 31(b), E5-4 31(c), E5-4 32.
- DPs no incluidos debido a que se trata de información contextual o requisitos condicionales, es decir, la respuesta se proporciona en otro DP vinculado: E5-1 13, E5-2 18, E5-3 22, E5-5 33, E5-5 34(a), E5-5 34(b).

3. Información Social

NEIS S1 Trabajadores propios

- [S1-SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas.](#)
- [S1-SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio.](#)
- [S1-2: Procesos para interactuar con los trabajadores propios y los representantes de los trabajadores sobre los impactos.](#)
- [S1-3: Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los propios trabajadores planteen sus inquietudes.](#)
- [1. Condiciones de trabajo.](#)
 - [S1-1: Políticas relacionadas con las condiciones de trabajo.](#)
 - [1.1 Empleo seguro, salarios adecuados, diálogo social y negociación colectiva.](#)
 - [Empleo Seguro.](#)
 - [S1-4: Adopción de medidas para hacer frente a los impactos materiales en los trabajadores propios y eficacia de esas medidas.](#)
 - [S1-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)
 - [S1-6: Parámetros: Características de los empleados de la empresa.](#)
 - [Salarios adecuados.](#)
 - [S1-4: Adopción de medidas para hacer frente a los impactos materiales en los trabajadores propios y eficacia de esas medidas.](#)
 - [S1-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)
 - [S1-10: Parámetros: Salarios adecuados.](#)
 - [Diálogo social y Negociación colectiva.](#)
 - [S1-4: Adopción de medidas para hacer frente a los impactos materiales en los trabajadores propios y eficacia de esas medidas.](#)
 - [S1-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)
 - [S1-8: Parámetros: Cobertura de la negociación colectiva y dialogo social.](#)
 - [1.2. Tiempo de trabajo y Conciliación laboral.](#)
 - [S1-4: Adopción de medidas para hacer frente a los impactos materiales en los trabajadores propios y eficacia de esas medidas.](#)
 - [S1-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)
 - [S1-15: Parámetros: Métricas de equilibrio entre vida laboral y personal.](#)
 - [Seguimiento y evaluación de las actuaciones y metas.](#)
 - [2. Igualdad de trato y oportunidades para todos.](#)
 - [S1-1: Políticas relacionadas con la Igualdad de trato y oportunidades para todos.](#)
 - [2.1 Igualdad de género e igualdad de remuneración por un trabajo de igual valor, empleo e inclusión de las personas con discapacidad, y diversidad.](#)
 - [S1-4: Adopción de medidas para hacer frente a los impactos materiales en los trabajadores propios y eficacia de esas medidas.](#)
 - [S1-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)

- [S1-9: Parámetros: Diversidad.](#)
- [S1-12: Parámetros: Personas con discapacidad.](#)
- [S1-16: Parámetros: Métricas de remuneración, brecha salarial y remuneración total.](#)
- [2.2 Formación y desarrollo de capacidades.](#)
 - [S1-4: Adopción de medidas para hacer frente a los impactos materiales en los trabajadores propios y eficacia de esas medidas.](#)
 - [S1-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)
 - [S1-13: Parámetros: Formación y desarrollo de capacidades](#)
- [Seguimiento y evaluación de las actuaciones y metas.](#)
- [3. Salud y Seguridad.](#)
- [S1-17: Incidentes, denuncias y graves impactos en los derechos humanos.](#)

NEIS S2 Trabajadores en la cadena de valor

- [S2-SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas.](#)
- [S2-SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio.](#)
- [S2-1: Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor.](#)
- [S2-2: Procesos para interactuar con los trabajadores de la cadena de valor sobre los impactos.](#)
- [S2-3: Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los trabajadores de la cadena de valor planteen sus inquietudes.](#)
- [S2-4: Adopción de medidas para hacer frente a los impactos materiales sobre los trabajadores de la cadena de valor, y enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor, y eficacia de esas medidas.](#)
- [S2-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)

NEIS S3 Colectivos afectados

- [S3-SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas.](#)
- [S3-SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio.](#)
- [S3-1: Políticas relacionadas con los colectivos afectados.](#)
- [S3-2: Procesos para colaborar con los colectivos afectados en materia de impactos.](#)
- [S3-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que los colectivos afectados expresen sus inquietudes.](#)
- [1. Afeción acústica.](#)
- [S3-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionadas con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones.](#)
- [S3-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)
- [2. Contribución al crecimiento económico, generación de empleo, desarrollo y movilidad de las comunidades locales.](#)
- [S3-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionadas con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones.](#)
- [S3-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)

NEIS S4 Consumidores y usuarios finales

- [S4-SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas.](#)
 - [S4-SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio.](#)
 - [S4-1: Políticas relacionadas a consumidores y usuarios finales.](#)
 - [S4-2: Procesos para colaborar con los consumidores y usuarios finales en materia de impactos.](#)
 - [S4-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que los consumidores expresen sus inquietudes.](#)
- 1. Gestión de la calidad, accesibilidad y satisfacción del cliente**
 - **Capacidad aeroportuaria**
 - [S4-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones.](#)
 - [S4-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)
 - **Calidad**
 - [S4-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones.](#)
 - [S4-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)
 - **Accesibilidad**
 - [S4-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones.](#)
 - [S4-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)
 - **Disrupciones operativas**
 - [S4-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones.](#)
 - [S4-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)
 - 2. Innovación e inteligencia artificial**
 - [S4-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones.](#)
 - [S4-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)
 - 3. Seguridad operacional y aeroportuaria**
 - **Seguridad operacional**
 - [S4-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones.](#)
 - [S4-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)
 - **Seguridad aeroportuaria**



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- [S4-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones.](#)
- [S4-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)

4. Ciberseguridad (TIC)

- [S4-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones.](#)
- [S4-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.](#)

S1 Trabajadores propios

S1-SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas

S1-SBM 2-12

El Grupo Aena es consciente de que su equipo humano no solo es fundamental para el éxito a largo plazo, sino también para la sostenibilidad de sus operaciones y el bienestar organizacional. La gestión adecuada de los intereses y opiniones de los empleados y empleadas se convierte, por tanto, en una prioridad estratégica para la Compañía. A través de una comunicación abierta y accesible, la empresa fomenta un diálogo constante con su personal, permitiendo que sus inquietudes y sugerencias sean escuchadas y tenidas en cuenta en la toma de decisiones.

En este marco, el modelo de negocio del Grupo Aena integra las necesidades y perspectivas de su plantilla mediante canales de comunicación efectivos y estructurados. Además, regula las relaciones laborales mediante los Convenios Colectivos, los cuales aseguran la participación de la representación de los trabajadores en las comunicaciones y decisiones de la organización. Para abordar cuestiones específicas que impactan tanto a la empresa como a las personas trabajadoras, se crean Comisiones Paritarias, encargadas de desarrollar y gestionar estos temas, garantizando la correcta implementación y seguimiento de los acuerdos alcanzados. En dichas reuniones participan los sindicatos y se toma un acta que luego se distribuye entre los empleados a través del correo electrónico, asegurando que estén al tanto de las novedades más recientes. A su vez, en Reino Unido se han realizado encuestas para conocer las opiniones del personal sobre derechos humanos y condiciones laborales, fomentando su participación activa en el proceso de toma de decisiones.

En conjunto, este enfoque garantiza que la Compañía pueda anticiparse y responder a los desafíos y oportunidades que surgen en relación con la plantilla, promoviendo un impacto positivo y sostenible tanto dentro de la Compañía como en su cadena de valor, y reafirmando su compromiso con el desarrollo sostenible.

S1-SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

S1-SBM 3-13 (a), S1-SBM 3-14 (a), S1-SBM 3-14 (c), S1-SBM 3-14 (e)

El Grupo Aena entiende la gestión efectiva de sus personas trabajadoras como un pilar esencial para el logro de sus objetivos estratégicos. Es por ello que la estrategia y el modelo de negocio del Grupo Aena se fundamentan en el reconocimiento y respeto de los intereses, opiniones y derechos de las personas trabajadoras, promoviendo el empleo estable y de calidad, respaldado por políticas laborales que priorizan la estabilidad contractual y el desarrollo profesional de su equipo. Además, fomenta la diversidad e inclusión a través de estrategias que garantizan la igualdad de oportunidades, como la promoción activa de entornos laborales inclusivos y el compromiso con la paridad de género, alineados con sus objetivos de sostenibilidad.

Dentro de las estrategias y medidas, se incluyen, por ejemplo, el Plan de Sucesiones, la participación en Estudios Retributivos, los programas de detección de potencial o la estrategia de *Employer Branding*. Estas acciones buscan impulsar la identificación, captación y desarrollo del talento clave, ofreciendo a los empleados las herramientas y conocimientos necesarios para adaptarse a un entorno que está en constante transformación.

Durante el presente ejercicio, se ha realizado un análisis de doble materialidad en el cual se ha evaluado la existencia de impactos, riesgos y oportunidades (IROs), que puedan estar afectados por las actividades propias de la Compañía. Tras este análisis, se ha concluido que no existen impactos negativos, riesgos, u oportunidades materiales que afecten a la plantilla propia, ya sea como resultado de situaciones generalizadas dentro del Grupo Aena o de eventos específicos y puntuales.

En la actualidad, el Grupo Aena identifica los siguientes impactos significativos relacionados con su personal, considerando a toda la plantilla dentro del ámbito de divulgación:



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación de la cadena de valor	Positivo / Negativo	Real / Potencial	Horizonte temporal
S1 Personal propio	Condiciones de trabajo	Empleo seguro Tiempo de trabajo Salarios adecuados Conciliación laboral	Fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno y conciliación de la vida laboral y personal para las personas trabajadoras	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
S1 Personal propio	Condiciones de trabajo	Diálogo social Negociación colectiva, incluida la proporción de trabajadores cubiertos por convenios colectivos Empleo seguro Tiempo de trabajo Salarios adecuados	Fomento de la remuneración justa e igualitaria, libertad sindical, asociación y negociación colectiva	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
S1 Personal propio	Igualdad de trato y oportunidades para todos	Igualdad de género e igualdad de remuneración por un trabajo de igual valor. Empleo e inclusión de las personas con discapacidad Diversidad Formación y desarrollo de capacidades	Fomento de la igualdad de oportunidades, inclusión, diversidad, mérito y capacidad para el desarrollo profesional de las personas trabajadoras	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo

IROs materiales - Materialidad financiera (Riesgos y Oportunidades): No existen riesgos ni oportunidades materiales según la materialidad financiera.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

El Grupo Aena no ha identificado ningún impacto material relacionado con su personal que pueda derivarse de los planes de transición orientados a reducir los impactos negativos sobre el medioambiente y lograr operaciones más ecológicas y climáticamente neutras, incluyendo los posibles impactos que puedan surgir debido a las iniciativas de la Compañía para reducir las emisiones de carbono, y que puedan afectar a las condiciones laborales de la plantilla. Las iniciativas enmarcadas en estos planes se centran principalmente en la optimización de las operaciones aeroportuarias, la eficiencia energética y la adopción de energías renovables, lo que no requiere modificaciones sustanciales en las funciones actuales del personal.

Para comprender los impactos reales y potenciales que pueden afectar al personal, se examinan con detalle aquellos derivados de la estrategia y el modelo de negocio del Grupo Aena. Este análisis facilita la toma de decisiones y la planificación estratégica, permitiendo mitigar los efectos negativos y maximizar los positivos, siempre considerando los intereses y necesidades de los empleados. De esta manera se garantiza que los derechos y el bienestar de la plantilla están considerados en las decisiones de negocio, promoviendo una sostenibilidad empresarial integral.

En este sentido, la línea de acción establecida en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 en relación con las personas incluye los siguientes puntos clave relacionados con impactos reales:

- Diversidad e inclusión.
- Desarrollo de la carrera profesional.
- Conciliación laboral/personal y motivación.
- Desarrollo de una cultura sostenible.

Por otro lado, la gestión eficaz de los asuntos relacionados con la plantilla comienza con un diagnóstico exhaustivo que permita identificar las fases y actividades clave que pueden incidir en su desarrollo y bienestar.

Características de la plantilla del Grupo Aena:

En relación a las personas asalariadas, el Grupo Aena emplea directamente a 10.509 personas y genera más de 300.000 puestos de trabajo indirectos en las regiones donde opera: España, Reino Unido y Brasil. Además, la mayoría del personal del Grupo Aena tiene un contrato indefinido y trabaja a jornada completa. Según los datos de 2024, el 90,4 % de los contratos son fijos y el 94,4 % de los empleados trabajan a tiempo completo.

Es por ello, que el Grupo Aena se posiciona como un actor fundamental en el sector del transporte aéreo, con un impacto notable en la creación de empleo estable y de calidad. Asimismo, fomenta la inclusión laboral mediante diversas iniciativas, tales como:

- Prácticas de contratación inclusivas: el modelo de acceso a los procesos de selección asegura la adaptación según las necesidades de los candidatos con discapacidad, evaluando cada caso. Esto hace que el Grupo Aena cuente con personas con discapacidad en su plantilla, favoreciendo su incorporación al mundo laboral, y reflejando el compromiso de las empresas del Grupo Aena con la diversidad y la inclusión en el lugar de trabajo.
- Apoyo a personas con movilidad reducida: En 2024, en la red de aeropuertos, se han proporcionado servicios especializados a 2.613.992 de usuarios con movilidad reducida, asegurando que todos los empleados y usuarios tengan un acceso equitativo a los servicios.

En cuanto a la organización de la plantilla, existe un amplio catálogo de ocupaciones las cuales se agrupan en cinco grandes categorías profesionales: Alta Dirección, Directivos y titulados, Coordinadores, Técnicos y Personal de apoyo.

Toda la plantilla está compuesta por personal asalariado que trabaja directamente para la Compañía y no cuenta con trabajadores no asalariados (trabajadores por cuenta propia o proporcionados por empresas dedicadas a actividades relacionadas con el empleo). No obstante, algunos servicios como el transporte terrestre de pasajeros, seguridad, limpieza e inspección de pasajeros son externalizados a empresas contratadas. En estos casos, el Grupo Aena no mantiene una relación laboral directa, ni ejerce control sobre estos trabajadores y trabajadoras. La gestión de los impactos que el Grupo Aena pueda tener sobre estas personas se consideran en el capítulo [S2](#).

Esta situación permite a la Compañía contar con una fuerza laboral estable, alineada con los objetivos estratégicos de la Compañía y que contribuye al desarrollo y mantenimiento de sus operaciones en los distintos países.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Iniciativas implementadas por el Grupo Aena que favorecen la creación de impactos positivos en la plantilla:

El Grupo Aena desarrolla diversas iniciativas para fomentar un entorno laboral seguro, inclusivo y con oportunidades de desarrollo para su personal. Estas afectan a todo el personal asalariado presente en todas las regiones donde opera el Grupo Aena, y se engloban en 4 dimensiones:

Gestión de Personas:

Al implementar políticas que promueven un empleo seguro, condiciones de trabajo adecuadas, salarios justos y una conciliación de la vida laboral y personal, tal y como se describe en el apartado [S1-1](#), se fomenta un ambiente de trabajo respetuoso y digno para todos sus empleados, impactando de manera positiva en toda la plantilla del Grupo Aena.

Igualdad de trato y oportunidades para todos:

La Igualdad de trato y oportunidades para todos se garantiza bajo el estricto cumplimiento de los convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y otras normativas internacionales relevantes. Asimismo, en España, se formalizan los objetivos y las acciones en materia de igualdad y diversidad mediante el **Plan Estratégico 2022-2026** y la **Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030**. De manera análoga, estos compromisos e iniciativas se reflejan en la **Responsible Business Strategy** del Aeropuerto de Londres-Luton.

En Aena España, destacan las siguientes medidas acometidas durante 2024.

- Firma del Plan de Gestión de la Diversidad LGTBI+ en el que se establecen, las medidas necesarias para garantizar el respeto a los derechos humanos, el fomento de los valores para avanzar en una sociedad más justa e igualitaria y la gestión efectiva y competitiva de la diversidad LGTBI+, rechazando cualquier forma de discriminación.
- Adhesión a la asociación (Red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGTBI (REDI), para potenciar espacios de trabajo respetuosos, inclusivos y seguros, garantizando la igualdad con independencia de su identidad, características sexuales, expresión de género u orientación sexual.
- Consecución del galardón "Diversity Leading Company".
- Continuidad del Programa de Embajadores de marca y diversidad: se han participado en diversas iniciativas, sumando un total de 153 Embajadores.
- Programas de formación en materia de igualdad que se ofrecen al 100% de la plantilla, incluyendo acciones de sensibilización sobre acoso y diversidad, formación sobre igualdad en los procesos de selección de personal y un curso online sobre lenguaje inclusivo y no sexista. Cada año se convoca a este tipo de formación a las nuevas personas que se incorporan en Aena España.

En Aena Brasil, 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 del Grupo. Adicionalmente, se está trabajando en la elaboración de una Política de Diversidad e Inclusión local.

Gestión de relaciones laborales:

El Grupo Aena respeta y promueve la libertad sindical, la negociación colectiva y el diálogo social. Esto fortalece la cohesión en el entorno laboral y permite que los empleados tengan un rol activo en la mejora de sus condiciones de trabajo, beneficiando a todos los empleados dentro de sus operaciones propias.

Conciliación laboral y desconexión digital:

El Grupo Aena promueve políticas de conciliación entre la vida laboral y personal y apoya el derecho a la desconexión digital, lo cual contribuye a un equilibrio saludable entre trabajo y vida personal para sus empleados y empleadas.

S1-2: Procesos para interactuar con los trabajadores propios y los representantes de los trabajadores sobre los impactos

S1-2 27, S1-2 28

El Grupo Aena mantiene un diálogo continuo con la plantilla tanto de forma directa como a través de sus representantes, asegurando que las voces de todas las personas sean escuchadas y se consideren en las decisiones relevantes. De esta manera, el Grupo Aena complementa sus herramientas digitales con una cultura de comunicación abierta, visible en sus espacios físicos, como la sede central, diseñada para fomentar el trabajo en equipo, dinamizar el ambiente laboral y estimular la creatividad e innovación.

Las interacciones con el personal ocurren en diversas etapas a lo largo del año, a través de la negociación colectiva, reuniones periódicas de las Comisiones y equipos de trabajo, así como sesiones de consulta. Estas reuniones se llevan a cabo de manera regular y se emplean diferentes vías de comunicación para asegurar que la información llegue de manera clara y accesible a todas las personas trabajadoras.

Entre las diferentes vías de comunicación con la plantilla de Aena España destacan:

- 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 las personas trabajadoras.
- Intranet: Cuenta con más de 30 portales temáticos, entre ellos, el de Comunicación y el de Organización y Personas. La estructura de la intranet ofrece, desde la página de inicio, información relevante de actualidad, 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 Aena España 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 las personas trabajadoras en sus centros a través de publicaciones y, en algunos casos, intranets propias.


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

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha implementado una nueva plataforma que funciona como una red social interna, facilitando la comunicación entre empleados. Esta iniciativa se refuerza con boletines semanales que destacan mensajes clave, noticias y encuestas. Destaca también el proyecto “Engage Co: Lab” a través del cual se buscan soluciones efectivas para mejorar la comunicación entre los empleados y Aena Reino Unido, fomentando el sentimiento de orgullo de pertenencia y la participación de los empleados en diferentes áreas.



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

En Aena Brasil, han desarrollado diversos canales para fortalecer la comunicación interna. Entre ellos se encuentran Aena Brasil Comunica, el programa Estamos Conectados y la revista mensual Aena Brasil 360º, que ofrecen información relevante de manera periódica y en distintos formatos para mantener a los empleados informados y conectados.



Comunicación Interna Brasil

Aena Brasil Comunica
Programa "Estamos Conectados"
Revista mensual Aena Brasil 360º

En España, la gestión de las relaciones laborales y la negociación colectiva recae en la Dirección de Organización y Personas, concretamente en la Dirección de Relaciones Laborales y Asesoría Jurídico-laboral. Por otro lado, en las regiones de Brasil y Reino Unido, la responsabilidad de garantizar una interacción eficaz con su fuerza laboral recae en las Direcciones de Recursos Humanos. Estas unidades son las responsables de facilitar el diálogo y de llevar a cabo acciones que reflejen las perspectivas y preocupaciones de los trabajadores. Dicha responsabilidad está definida en la Política de Sostenibilidad, la Política de Derechos Humanos y el Código de Conducta del Grupo Aena, los cuales han sido aprobados por el Consejo de Administración y cuya aplicación es supervisada por el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento.

Medidas para conocer las perspectivas de la plantilla, incluidos los grupos vulnerables:

Además de los canales de comunicación citados anteriormente, el Grupo Aena evalúa la eficacia de sus relaciones con la plantilla a través de varios mecanismos que permiten conocer el bienestar de los empleados. Estas medidas incluyen:

- **Consultas y evaluaciones:** Se llevan a cabo evaluaciones periódicas de riesgos psicosociales y todos los años se mide el índice de compromiso utilizando las experiencias y percepciones de la plantilla, incluyendo a aquellas personas que pueden ser más vulnerables para ajustar las prácticas según sea necesario.
- **Formación y sensibilización:** el Grupo Aena proporciona formación a las personas trabajadoras sobre diversidad e inclusión, centrándose en la sensibilización sobre las dificultades que enfrentan los grupos vulnerables.
- **Representación sindical:** Los representantes de los trabajadores, así como los miembros de comisiones paritarias y sindicatos, se comunican directamente con las personas trabajadoras para asegurar que sus preocupaciones sean abordadas en las negociaciones colectivas.
- **Programas específicos para personas con discapacidad:** El Grupo Aena tiene políticas y programas específicos que apoyan la inclusión de personas con discapacidad, que buscan asegurar que las personas con necesidades especiales tengan acceso a oportunidades laborales y apoyo en el lugar de trabajo. Mediante estos programas, la Compañía se dispone a conocer las necesidades y opiniones de las personas con discapacidad.

Estas medidas están apoyadas en **marcos globales y acuerdos** que permiten considerar las perspectivas de la plantilla:



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- En Aena España, las disposiciones sobre la libertad de asociación y otros derechos de los trabajadores, son regulados a través de la Ley Orgánica 1/2002, Reguladora del Derecho de Asociación, el Estatuto de los Trabajadores y el Convenio Colectivo, que establecen claramente los mecanismos de interacción que se pueden desarrollar en la negociación colectiva.
- En el Aeropuerto de Londres-Luton, Reino Unido, el marco está orientado a cumplir la normativa legal del país, siguiendo la Ley de Sindicatos y Relaciones Laborales, que establece que todo empleado tiene el derecho de afiliarse y solicitar la asistencia de un representante sindical a través de *Unite the Union*.
- En Brasil, el Acuerdo Colectivo fue firmado de mutuo acuerdo entre los representantes de la Aena España y representantes de las personas trabajadoras a través del Sindicato Nacional de los gestores aeroportuarios (SINA). Este aborda cuestiones relacionadas con los derechos laborales de la plantilla, entre ellos la libre afiliación o actividades sindicales.

S1-3: Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los propios trabajadores planteen sus inquietudes

S1-1 20 (c), S1-3 32 (a-e), S1-3 33, S1-3 AR 30, S1-4 38 (b), S1-4 41

El Grupo Aena ha establecido una serie de procesos y estructuras para asegurar la protección de los derechos de sus personas trabajadoras, todo ello enmarcado dentro de un modelo de cumplimiento normativo y ético que se fundamenta en el respeto mutuo y la transparencia.

Como se ha mencionado anteriormente, el análisis de doble materialidad realizado no identifica impactos negativos materiales que afecten o puedan afectar a la plantilla del Grupo Aena. No obstante, la Compañía ha establecido mecanismos proactivos que garantizan la reparación en caso de impactos materiales reales en su fuerza laboral.

Mecanismos para garantizar la prevención y reparación de impactos negativos sobre la plantilla:

- **Sistema de Cumplimiento Normativo:**

Este sistema permite identificar, gestionar, prevenir y mitigar los riesgos asociados al incumplimiento de las leyes y regulaciones aplicables. Además, asegura el cumplimiento de los compromisos y obligaciones adquiridos mediante políticas, formaciones y procedimientos internos, y facilita la evaluación de la eficacia de las medidas implementadas. De esta manera, el Grupo Aena puede adaptarse y responder adecuadamente a las necesidades de su personal.

- **Protocolos de Prevención y Actuación:**

Grupo Aena cuenta con protocolos de prevención y actuación frente al acoso laboral y/o sexual, por razón de sexo, por orientación sexual y por identidad sexual o expresión de género, que facilita el reporte de situaciones de acoso y establece un proceso para investigar y resolver los casos. En caso de recibir una denuncia de estas características, se activan los protocolos mencionados como elementos para facilitar la reparación de impactos, a través de medidas que incluyen apoyo psicológico y cambios en el entorno laboral para asegurar la recuperación de la persona denunciante. Con el fin de asegurar el conocimiento entre los empleados, se realizan formaciones sobre prevención y actuación ante el acoso.

- **Protección de datos y privacidad de las personas trabajadoras:**

El Grupo Aena cuenta con una Política de Seguridad de la Información que identifica los riesgos y se compromete al tratamiento adecuado de los datos de todas las partes interesadas, incluyendo la información del personal. Para garantizar su correcta implementación, dispone de equipos especializados en seguridad de la información y cumplimiento normativo. Con el fin de evaluar la efectividad de los procesos, se realizan auditorías internas, evaluaciones de impacto e informes sobre incidentes y respuestas. Además, se proporciona formación continua al personal en protección de datos, fomentando una cultura organizacional centrada en la seguridad de la información.

- **Encuestas de clima laboral:**

Estas encuestas permiten conocer las opiniones de los empleados sobre temas clave relacionados con los derechos humanos y las condiciones laborales, promoviendo así su participación activa en la toma de decisiones.

NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Canales para la comunicación de inquietudes:

Las personas trabajadoras cuentan con diversas vías para presentar peticiones o reclamaciones, como el buzón de sugerencias disponible tanto en España como en el Reino Unido, además de otros canales descritos en el capítulo [S1-2](#), gestionados por la unidad de recursos humanos correspondiente en cada centro de trabajo.

Asimismo, además de la gestión directa con el personal y para fortalecer el diálogo social, el Convenio Colectivo en España, establece varias comisiones paritarias en las que están presentes las organizaciones sindicales y representantes de las personas trabajadoras con el propósito de recoger, trasladar y resolver los planteamientos y necesidades de la plantilla. En Aena España, las comisiones que se reúnen periódicamente para abordar estos asuntos son las siguientes:

- Coordinadora Sindical Estatal.
- 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, Arbitraje.

Por otro lado, cuando un miembro de la plantilla decide presentar una denuncia, dispone de distintos canales para reportar cualquier violación a los derechos humanos o expresar inquietudes relacionadas con sus condiciones laborales. La información detallada sobre el funcionamiento y supervisión de los canales de denuncia se explica en el apartado [G1-1](#).

Introducción a cuestiones específicas de los trabajadores propios:

A continuación, se presenta la información relativa a las cuestiones específicas y sus subtemas que el Grupo Aena ha establecido para gestionar los impactos positivos materiales relacionados con su personal, de acuerdo con la CSRD.

1. Condiciones de trabajo, que se segrega en empleo seguro, salarios adecuados, diálogo social y negociación colectiva; y tiempo de trabajo y conciliación laboral.
2. Igualdad de trato y oportunidades para todos, que se segrega en igualdad de género e igualdad de remuneración por un trabajo de igual valor, empleo e inclusión de las personas con discapacidad, y diversidad; y formación y desarrollo de capacidades.

Adicionalmente, se reporta información sobre los siguientes asuntos debido a que se consideran estratégicos y de gran relevancia para la compañía.

3. Seguridad y Salud, Incidentes, denuncias e impactos en los DDHH.

Para cada uno de estas cuestiones de los trabajadores propios se describen las políticas transversales o específicas existentes, las actuaciones ejecutadas, los parámetros y las metas relacionadas con proyecciones de metas u objetivos concretos; y finalmente, cada sección concluye con los parámetros específicos que ofrecen información cuantitativa o cualitativa, acompañada de explicaciones contextuales sobre la situación actual y las metodologías de cálculo utilizadas.

1. Condiciones de trabajo

Los impactos positivos materiales relacionados con las condiciones de trabajo de la plantilla abordan los siguientes ámbitos: el empleo seguro, la garantía de salarios adecuados, y la promoción del diálogo social y la negociación colectiva, y la gestión del tiempo laboral y la conciliación entre la vida personal y profesional.

S1-1: Políticas relacionadas con las condiciones de trabajo

S1-1 19, S1-1 20, S1-1 21, S1-1 AR 10, S1-1 AR 11, S1-1 AR 13

Algunas de las políticas más relevantes que afectan al personal en cuanto a las condiciones de trabajo, y que en algunos casos ya han sido mencionadas anteriormente, son las siguientes:

Código de Conducta:

Aprobado por el Consejo de Administración del Grupo Aena en su reunión del 30 de junio de 2015 y, posteriormente, actualizado por última vez el 17 de diciembre de 2024, este documento establece los principios de actuación destinados a garantizar, entre otros aspectos, el cumplimiento de los derechos humanos y colectivos con un énfasis particular en el compromiso con los derechos y libertades públicas reconocidos en la legislación nacional e internacional, y, en especial, con los principios establecidos en la Declaración Universal de Derechos Humanos. A través de este Código, el Grupo Aena establece las normas y principios que deben guiar la conducta de todos sus empleados, independientemente de sus responsabilidades o ubicación geográfica o funcional.

Este Código resulta de aplicación a todos los miembros de los Órganos de Administración, a la Alta Dirección y en general, sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica, a todas las personas trabajadoras del Grupo Aena (Personas Sujetas). Sin perjuicio de lo anterior, las Filiales domiciliadas fuera de España podrán realizar las adaptaciones necesarias al presente Código para el cumplimiento del derecho local que les sea de aplicación.

En el resto de sociedades en las que el Grupo Aena participe directa o indirectamente sin tener un control efectivo sobre las mismas, promoverá a través de su participación en sus órganos de gobierno, la adopción de códigos de conducta.

Las modificaciones que se realicen en el Código de Conducta serán aprobadas por el Consejo de Administración, previa propuesta e informe del Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento, y serán de aplicación desde el día siguiente a su comunicación por medios telemáticos a todas las Personas Sujetas al Código. Las personas afectadas por este Código son todos los grupos de interés, incluyendo, a nivel interno, a todo el personal del Grupo Aena. También abarca a clientes, proveedores, empresas colaboradoras, inversores, accionistas, autoridades, administraciones públicas y las comunidades locales en las que opera.

Política de Derechos Humanos:

Aprobada por el Consejo de Administración el 28 de enero de 2020 y modificada el 17 de diciembre de 2024, esta política, difundida a través de la página web, establece el compromiso y la responsabilidad de respetar y proteger los Derechos Humanos, incluyendo principios fundamentales como la igualdad de oportunidades, la no discriminación, la seguridad y salud en el trabajo, y el derecho a la negociación colectiva.

Además, busca prevenir la contribución a cualquier forma de impacto adverso sobre los Derechos Humanos de las personas trabajadoras, tanto en las fases previas como posteriores de su cadena de valor, a través de sus servicios y relaciones comerciales. El objetivo es abstenerse de participar, de cualquier manera, en actos de abuso o vulneración, estableciendo los principios generales necesarios para asegurar el cumplimiento de dicho compromiso y responsabilidad.

Con ella, el Grupo Aena establece:

- Los principales compromisos y principios específicos de la Compañía 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 del Grupo Aena.
- Los mecanismos para garantizar el desarrollo efectivo de la Política, así como para que cualquier tercero pueda expresar sus inquietudes o tratar, reportar, denunciar y comunicar conductas o hechos relativos al incumplimiento de los principios de derechos humanos.
- Las bases para garantizar su correcto desarrollo, supervisión, control y revisión.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

El alcance de esta política se extiende a todas las filiales integradas en el Grupo Aena, conforme a lo establecido en el artículo 42 del Código de Comercio. Asimismo, los compromisos asumidos en esta política tienen un impacto directo en todos los trabajadores asalariados del Grupo Aena, así como en los clientes, proveedores, socios comerciales y sus respectivas personas trabajadoras.

Esta Política constituye la base sobre la cual se promueve la creación de los impactos positivos materiales que afectan a la plantilla, en concreto:

- Fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno y conciliación de la vida laboral y personal para las personas trabajadoras.
- Fomento de la igualdad de oportunidades, inclusión, diversidad, mérito y capacidad para el desarrollo profesional de las personas trabajadoras.
- Fomento de la remuneración justa e igualitaria, libertad sindical, asociación y negociación colectiva.

En relación a la vinculación de las políticas con instrumentos reconocidos internacionalmente, el Grupo Aena ha adoptado un enfoque integral para asegurar que sus políticas de derechos humanos estén alineadas con los principios recogidos en el Pacto Mundial de Naciones Unidas, los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Carta Internacional de Derechos Humanos y los pactos y protocolos aprobados en la misma. Además, integra los principios y declaraciones de las Líneas Directrices de la OCDE para empresas multinacionales, y las declaraciones de la OIT, entre otros.

Política de Sostenibilidad:

La Política de Sostenibilidad, abordada con mayor detalle en el apartado "[Políticas Medioambientales](#)", establece entre sus principios el respeto y la promoción de los derechos humanos fundamentales reconocidos internacionalmente, como la libertad sindical, el derecho de asociación y negociación colectiva, la erradicación del trabajo infantil y la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio. En este sentido, la Compañía manifiesta su oposición rotunda a la esclavitud moderna, la trata de personas y cualquier otra práctica que vulnere la dignidad individual o colectiva. Además, la política reafirma el compromiso de proporcionar un entorno laboral seguro y saludable, basado en la igualdad de oportunidades y la no discriminación, promoviendo la diversidad, la gestión del talento y la conciliación entre la vida profesional y personal, con especial atención a las necesidades de las personas con dificultades o requerimientos especiales.

Así, la política 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.

Política de Control y Gestión de Riesgos:

Esta política define el proceso de identificación y mitigación de riesgos, incluyendo riesgos materiales relacionados con el personal. Para mayor información sobre su contenido, y en especial, los requisitos mínimos de divulgación (MDR-P), consultar el apartado [GOV-5 de la NEIS 2](#).

Política de Relaciones con los Grupos de Interés:

Resguarda los intereses y derechos de los grupos de interés, entre ellos la plantilla, garantizando la igualdad de trato en términos de información, participación y ejercicio de derechos. Estos compromisos son también recogidos en la Política de Comunicación y Contacto con Accionistas e Inversores institucionales y Asesores de voto y la Política General de Comunicación de la Información Económico-Financiera, No financiera y Corporativa. Para mayor información sobre esta política, consultar el capítulo [NEIS 2](#).

Política de Desconexión Digital:

En España se ha desarrollado, fruto de la negociación colectiva, la Política de Desconexión Digital, la cual está orientada a fortalecer el derecho a la conciliación entre la vida laboral, personal y familiar de todo el personal asalariado. 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.
- 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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

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.

Esta política contribuye a la gestión del impacto positivo de importancia relativa “Fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno y conciliación de la vida laboral y personal para las personas trabajadoras”. Para ello, se publica su contenido en la Intranet, a disposición de la plantilla, para que tengan conocimiento del uso adecuado de equipos electrónicos de trabajo y los tiempos de uso, reduciendo la fatiga y efectos negativos que podría generar un uso excesivo.

En Aena Reino Unido y Aena Brasil carecen de una política específica de desconexión digital. Sin embargo, en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, el departamento de Tecnologías de la Información ha emitido directrices que tratan diversos aspectos, como los procedimientos a seguir en caso de desconexión o problemas frecuentes al trabajar de forma remota. Además, se fomenta que los empleados eviten revisar sus teléfonos y correos electrónicos fuera del horario laboral.

En términos generales, cuando las filiales domiciliadas fuera de España deban adaptar las citadas políticas debido a la obligatoriedad de una normativa local aplicable, dicha adaptación es aprobada por el Consejo de Administración de la filial correspondiente tras su revisión. Ejemplo de ello son las políticas desarrolladas de manera paralela por el Aeropuerto de Londres-Luton:

- **Código de Conducta del Aeropuerto de Londres-Luton**, alineado con el Código de conducta del Grupo Aena, asegura que todos los empleados cumplan con altos estándares éticos y de gobernanza, promoviendo una cultura de integridad y responsabilidad.
- **Política de Reclutamiento y Selección:** Esta política tiene como objetivo contratar al candidato más adecuado para el puesto siguiendo las mejores prácticas y la legislación antidiscriminación. El Aeropuerto de Londres-Luton prioriza la contratación interna para fomentar el desarrollo profesional de sus empleados, y recurre a la contratación externa sólo cuando no se encuentran candidatos adecuados en las búsquedas internas, conforme al Plan de Estrategia de Contratación. Esta política también da prioridad a los empleados desplazados por cambios organizativos o incapacidad médica para acceder a nuevos puestos. Todas las contrataciones se realizan conforme a la Política de Igualdad de Oportunidades, garantizando un proceso justo y sin discriminación por motivos de raza, género, orientación sexual, religión, discapacidad, edad o afiliación sindical.
- **Declaración sobre Esclavitud Moderna:** Define el compromiso del Aeropuerto de Londres-Luton en la lucha contra la esclavitud, la servidumbre, el trabajo forzoso y la trata de personas, implementando prácticas éticas en sus operaciones y exigiendo el mismo estándar de conducta a sus proveedores, con el fin de prevenir tales abusos tanto en sus actividades empresariales como en su cadena de suministro.

Seguimiento y evaluación de las políticas:

El Grupo Aena se compromete a que los valores y principios de los derechos humanos orienten todas sus prácticas, tanto internas como externas, basándose en la debida diligencia, la transparencia y la mejora continua. Para asegurar el cumplimiento de las políticas descritas, se realiza anualmente una evaluación de impacto en la que se identifican áreas de oportunidad, y en caso necesario, los documentos son actualizados para adaptarse a los cambios en el entorno regulatorio o social.

El Grupo Aena garantiza que los compromisos de las políticas internas en materia de empleo y derechos humanos se extienden al ámbito exterior a través de los pliegos de contratación, que incluyen cláusulas específicas que exigen que la Compañía adjudicataria cumpla con los convenios colectivos pertinentes y la normativa vigente. Este enfoque está reflejado en la Política de Abastecimiento Responsable y en el Código de Conducta de Terceros, los cuales establecen disposiciones relacionadas con la seguridad de los trabajadores, la erradicación del trabajo precario y la prohibición del trabajo forzoso e infantil.

La Alta Dirección y el Consejo de Administración son los responsables de la supervisión de todas las políticas, lo que asegura que su aplicación sea consistente con la estrategia corporativa del Grupo Aena. En el ámbito operativo existen otros órganos responsables de promover, orientar y supervisar el cumplimiento de las políticas, así como de la consecución de los objetivos, y planes de acción marcados, como son la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, y la Comisión de Auditoría.

A efectos del seguimiento y supervisión de lo dispuesto en la Política de Desconexión Digital, la política vigente, prevé la existencia de una comisión paritaria de seguimiento, integrada por representación de la Compañía y de las organizaciones sindicales, en la que, con frecuencia anual, se han facilitado y divulgado datos sobre su situación y la evolución desde de su implantación.

Todas las políticas están accesibles en la [web pública](#) del Grupo Aena y, para la plantilla, también en su intranet corporativa. Esto facilita que tanto los empleados como los accionistas y terceros interesados puedan acceder y contribuir a la aplicación de estas políticas.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Además, el Grupo Aena ofrece programas de formación en derechos humanos para todos sus empleados para asegurar que sus compromisos se integran en las operaciones de la entidad, asegurando que el personal del Grupo Aena esté informado sobre la importancia de los derechos humanos y los principios que guían las prácticas de la empresa. En 2024, se realizaron acciones formativas específicas y se facilitó la asistencia a talleres para sensibilizar sobre temas de no discriminación, diversidad y la prevención de acoso en el trabajo, habiendo ofrecido al 100% de la plantilla formación en esta área.

1.1 Empleo seguro, salarios adecuados, diálogo social y negociación colectiva

Empleo seguro

La gestión de la contratación de personal en el Grupo Aena contribuye a mantener una estructura interna sólida y estable, dado que la mayoría de sus empleados cuentan con contratos indefinidos, lo que evidencia su compromiso con la creación de empleo estable, la permanencia y desarrollo a largo plazo. La Compañía no recurre a la contratación de trabajadores externos, como autónomos o personal a través de Empresas de Trabajo Temporal (ETT).

Además, asume un compromiso con la responsabilidad social al ofrecer protección a sus empleados frente a situaciones que puedan comprometer su estabilidad socioeconómica, asegurando una cobertura adecuada en aquellos casos en los que el respaldo estatal sea insuficiente.

S1-4: Actuaciones para hacer frente a los impactos materiales en los trabajadores propios y eficacia de esas medidas

S1-4 37, S1-4 38 (c), S1-4 38 (d), S1-4 43, S1-11 74

En relación a la estabilidad y calidad del empleo, el Grupo Aena cumple la legislación de cada país, garantizando derechos laborales fundamentales y ha desarrollado en 2024 las siguientes actuaciones:

Aena España cuenta con un Programa de Acción Social que se trata en el seno de la Comisión Paritaria de Acción Social, tal como se regula en el artículo 144 del convenio colectivo vigente. Este programa de ayudas sociales está orientado a apoyar diversas necesidades de su plantilla y se realiza con periodicidad anual; tiene como el objetivo mejorar la calidad del empleo y el bienestar de sus empleados y empleadas, contribuyendo significativamente al impacto material identificado "Fomento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno, y conciliación de la vida laboral y personal para los empleados propios". Por medio de este programa, se conceden ayudas económicas, destinadas a cubrir gastos de estudios, a la conciliación (campamentos estivos y escuelas infantiles), a la salud, nacimientos, discapacidad, etc; y como resultado para el año 2024, se ha percibido un aumento de la satisfacción de la plantilla, y se ha concedido más de 12.000 ayudas y destinado un total de 1,5 millones de euros.

Adicionalmente, 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. Este sistema permite a las personas trabajadoras consultar sus movimientos diarios y extraer un historial detallado.

En cuanto a aspectos de protección social (S1-11), todos los empleados disponen de licencias de maternidad, paternidad y adopción en todos los países donde opera el Grupo Aena.

Por tanto, en materia de protección social contra la pérdida de ingresos debido a eventos importantes, en Aena España se ofrecen beneficios adicionales a los servicios públicos. Estos incluyen el seguro médico privado, el seguro de vida y accidentes y, a través del Programa de Atención a la Conciliación (PAC) y el Programa Bienestar 360°; el acceso a numerosos recursos que fomentan el cuidado, la protección, el bienestar, el asesoramiento personal y legal de los empleados. También se ofrece como parte del paquete de beneficios, la contribución a un Plan de Pensiones.

De manera adicional, a través de la Dirección de Talento, Diversidad y Bienestar, se ha retomado la realización de Talleres de Preparación de la Jubilación.

Las licencias por maternidad son remuneradas e incluyen beneficios como lactancia mejorada y acumulable. El permiso parental retribuido para el cuidador no principal, también conocido como «permiso de paternidad», es neutro en cuanto al género y promueve la responsabilidad compartida en el cuidado de los hijos. El Real Decreto-Ley 6/2019 establece un permiso de paternidad de igual duración que el de maternidad, teniendo ambos progenitores derecho a 16 semanas de permiso. Además, Aena España cuenta con numerosas salas de lactancia en aeropuertos y centros de trabajo.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En Aena Reino Unido, el seguro médico privado se extiende a toda la familia e incluye programas de asistencia emocional. Además, se adhiere a la Ley de Derechos Laborales de 1996 y la Normativa de Trabajo Flexible, ofreciendo apoyo adicional durante la transición laboral mediante recursos de bienestar. En caso de accidente laboral o discapacidad adquirida, en Aena Reino Unido cuenta con un Programa de Bienestar que ofrece servicios de salud ocupacional y atención médica para recuperación y rehabilitación.

Particularmente, Aena Reino Unido cuenta con una política de maternidad “*Maternity Policy*”, donde se aprueba una baja remunerada en caso de maternidad, paternidad o adopción (4 semanas de permiso con sueldo completo y hasta 28 semanas retribuidas). Sumado a esto, la política contempla una licencia de baja parental de emergencia que añade hasta 5 días más de lo exigido por el gobierno, superando así los requisitos legales con permisos adicionales y opciones para emergencias parentales.

De manera similar, en Aena Brasil se proporcionan seguros tanto médicos como dentales, y las licencias de maternidad y paternidad están garantizadas por el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil y, desde 2024, se ha implementado un programa para extender las licencias de maternidad a 180 días y las de paternidad a 20 días, apoyado por un incentivo fiscal del gobierno local.

S1-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales.

S1-5 46 (MDR-T 81)

En relación con las metas de empleo seguro, el Grupo Aena lleva a cabo un exhaustivo esfuerzo para garantizar que, a través de la correcta gestión de las actuaciones mencionadas, se integren los valores y los principios establecidos en las políticas. En este caso, entre los ejemplos de seguimiento de la eficacia de las actuaciones, el Grupo Aena realiza encuestas entre sus empleados donde registra el nivel de confianza y el bienestar percibido. En 2024, el índice de compromiso de la plantilla encuestada fue del 82%. Esta información es fundamental, ya que ofrece una perspectiva clara sobre la efectividad de las acciones implementadas para mejorar las condiciones laborales y aumentar su valor. Para mayor información sobre la supervisión de las políticas y actuaciones asociadas, ver [“Seguimiento y evaluación de las actuaciones y metas”](#) y [“Seguimiento y evaluación de las políticas”](#).

S1-6: Parámetros: Características de los empleados de la Compañía

S1-6 50, S1-6 AR 55, S1-6 50 (d), S1-6 50 (e), S1-6 50 (f)

A continuación se presenta el número de personas trabajadoras por sexo, país y tipología de contrato de trabajo:

Cuadro 1- Información sobre el número de asalariados por sexo		
Sexo	2023	2024
Hombre	6.304	6.510
Mujer	3.807	3.999
Otros	0	0
No notificado	0	0
Total	10.111	10.509

Cuadro 2- Recuento de asalariados en países

Pais	2023	2024
España	8.502	8.714
Reino Unido	814	944
Brasil	795	851
Total	10.111	10.509

Distribución de empleados en la plantilla por nacionalidad

	% en plantilla		% en puestos directivos y de gestión	
	2023	2024	2023	2024
Española	83,61 %	82,42 %	91,78 %	91,51 %
Brasileña	7,80 %	8,03 %	2,36 %	2,19 %
Británica	6,28 %	6,81 %	4,68 %	5,13 %
Rumana	0,49 %	0,65 %	0,08 %	0,08 %
Polaca	0,54 %	0,60 %	0,13 %	0,15 %
Italiana	0,16 %	0,24 %	0,13 %	0,11 %
Alemana	0,10 %	0,10 %	0,08 %	0,08 %
Francesa	0,09 %	0,10 %	0,04 %	0,04 %
Otras	0,93 %	1,05 %	0,72 %	0,71 %
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %

Cuadro 3- Información sobre los asalariados por tipo de contrato, desglosada por sexo

	2024				Total
	Mujer	Hombre	Otro*	No comunicado	
Número de asalariados	3.999	6.510	0	0	10.509
Número de asalariados fijos	3.554	5.945	0	0	9.499
Número de asalariados temporales	437	561	0	0	998
Número de asalariados de horas no garantizadas	8	4	0	0	12
Número de asalariados a tiempo completo	3.650	6.275	0	0	9.925
Número de asalariados a tiempo parcial	349	235	0	0	584
	2023				
Número de asalariados	3.807	6.304	0	0	10.111
Número de asalariados fijos	3.337	5.716	0	0	9.053
Número de asalariados temporales	464	581	0	0	1.045
Número de asalariados de horas no garantizadas	6	7	0	0	13
Número de asalariados a tiempo completo	3.504	6.102	0	0	9.606
Número de asalariados a tiempo parcial	303	202	0	0	505

*Sexo según lo especificado por los propios asalariados.
 Dato contabilizado en términos de plantilla de personal (headcount).

En lo que respecta a la metodología utilizada para calcular la información presentada en las tablas anteriores, los resultados se expresan como el número total de personas asalariadas al cierre del ejercicio, es decir, a 31 de diciembre de 2024.

Cuadro 4 - Información sobre los asalariados por tipo de contrato, desglosada por región

	2024			Total
	España	Reino Unido	Brasil	
Número de asalariados	8.714	944	851	10.509
Número de asalariados fijos	7.745	932	822	9.499
Número de asalariados temporales	969	0	29	998
Número de asalariados de horas no garantizadas	0	12	0	12
Número de asalariados a tiempo completo	8.268	823	834	9.925
Número de asalariados a tiempo parcial	446	121	17	584
	2023			
Número de asalariados	8.502	814	795	10.111
Número de asalariados fijos	7.481	801	771	9.053
Número de asalariados temporales	1.021	0	24	1.045
Número de asalariados de horas no garantizadas	0	13	0	13
Número de asalariados a tiempo completo	8.106	719	781	9.606
Número de asalariados a tiempo parcial	396	95	14	505

Dato contabilizado en términos de plantilla de personal (headcount).



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Al igual que las tablas anteriores, los resultados se expresan como el número total de personas asalariadas al cierre del ejercicio. En relación a los contratos temporales de España, a 31 de diciembre de 2024, la tasa de temporalidad es del 11,12%. Sin embargo, de ese porcentaje:

- Un 2,16 % obedece a contratos temporales de relevo, celebrados en los términos previstos en el artículo 12.7 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, para que los trabajadores a tiempo completo puedan acceder a la jubilación parcial siempre que reúnan una serie de requisitos, favoreciendo así el fomento de la diversidad generacional.
- Un 2,11 % se debe a contratos temporales de interinidad hasta cobertura definitiva de las vacantes mediante contrato fijo, mientras se llevan a cabo los procesos de selección recogidos en el Convenio Colectivo vigente, siendo este tipo de contratos una particularidad del Sector Público.

Por tanto, si no se tomaran en cuenta dichas tipologías, y sólo se considerasen contratos de interinidad por sustitución de trabajadores (6,17%) y contratos por circunstancias de la producción (0,68%) el porcentaje sería del 6,85%.

En el caso de Aena Brasil, la tasa de temporalidad es del 3,41%. Además, de los 29 empleados que a fecha de cierre, tienen carácter temporal; 15 están sujetos al "Programa Joven Aprendiz". Contratos de Aprendizaje, que se caracterizan porque permiten a los jóvenes tener un contrato laboral con remuneración económica, a la vez que reciben formación. Incluso considerando estos contratos, la tasa de rotación es significativamente inferior al promedio de la Región.

Por último, en Reino Unido, la tasa de temporalidad es cero, en línea con el marco de la Región.

	2024
Número de personas que han abandonado la empresa	420
Tasa de rotación de personal ^(A)	4,15 %
Tasa de rotación voluntaria ^(B)	1,97 %

(A) 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).

La Rotación de personal incluida en esta tabla, es calculada en base a la metodología y conceptos propuestos por la CSRD, es decir, como número acumulado de personas que han abandonado la Compañía en 2024 por baja voluntaria, despido, jubilación o fallecimiento (no incluyendo las salidas originadas por no superar el periodo de prueba). Por consiguiente, estos resultados no son comparables con las tablas que figuran a continuación "Tasa de rotación y tasa de rotación voluntaria, por edad, sexo y región", que recogen esta tipología de salida (4,15% sobre 4,23%).

(B) 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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Tasa de rotación de personal por edad, sexo y región ^(A)

2024

Tasa de rotación total (%)	España			Reino Unido			Brasil			TOTAL		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total
Mayor de 50	3,80 %	4,85 %	4,43 %	3,90 %	9,48 %	7,25 %	20,00 %	15,00 %	16,36 %	3,95 %	5,23 %	4,73 %
Entre 30 y 50	1,22 %	1,53 %	1,42 %	5,82 %	7,19 %	6,67 %	9,41 %	15,19 %	13,23 %	2,46 %	3,57 %	3,16 %
Menor de 30	9,76 %	8,92 %	9,09 %	7,27 %	16,90 %	12,70 %	16,07 %	18,39 %	17,48 %	11,18 %	13,33 %	12,63 %
Total	2,55 %	3,21 %	2,96 %	5,61 %	9,13 %	7,74 %	11,36 %	15,71 %	14,21 %	3,44 %	4,71 %	4,23 %

Tasa de rotación voluntaria de personal por edad, sexo y región ^(B)

2024

Tasa de rotación voluntaria (%)	España			Reino Unido			Brasil			TOTAL		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total
Mayor de 50	0,46 %	0,21 %	0,31 %	2,60 %	6,90 %	5,18 %	6,67 %	5,00 %	5,45 %	0,62 %	0,60 %	0,61 %
Entre 30 y 50	1,16 %	1,39 %	1,30 %	4,76 %	5,88 %	5,45 %	6,44 %	6,33 %	6,37 %	2,01 %	2,34 %	2,22 %
Menor de 30	9,76 %	8,92 %	9,09 %	7,27 %	11,27 %	9,52 %	12,50 %	16,09 %	14,69 %	9,87 %	11,43 %	10,92 %
Total	0,93 %	1,10 %	1,04 %	4,67 %	6,90 %	6,02 %	7,69 %	7,85 %	7,80 %	1,73 %	2,11 %	1,97 %

Tasa de rotación de personal por edad, sexo y región ^(A)

2023

Tasa de rotación total (%)	España			Reino Unido			Brasil			TOTAL		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total
Mayor de 50	2,33 %	4,57 %	3,71 %	3,08 %	9,09 %	6,86 %	- %	- %	- %	2,36 %	4,76 %	3,84 %
Entre 30 y 50	1,35 %	1,71 %	1,58 %	4,43 %	6,75 %	5,85 %	15,73 %	10,34 %	12,17 %	2,30 %	2,56 %	2,47 %
Menor de 30	10,81 %	3,57 %	5,08 %	15,69 %	8,16 %	12,00 %	24,24 %	13,16 %	18,31 %	16,53 %	6,17 %	9,77 %
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 %



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Tasa de rotación voluntaria de personal por edad, sexo y región ^(B)

2023

Tasa de rotación voluntaria (%)	España			Reino Unido			Brasil			TOTAL		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total
Mayor de 50	0,58 %	0,23 %	0,36 %	1,54 %	4,55 %	3,43 %	— %	— %	— %	0,62 %	0,43 %	0,50 %
Entre 30 y 50	1,29 %	1,64 %	1,51 %	3,80 %	5,95 %	5,12 %	7,87 %	6,32 %	6,84 %	1,82 %	2,22 %	2,07 %
Menor de 30	10,81 %	3,57 %	5,08 %	11,76 %	6,12 %	9,00 %	21,21 %	7,89 %	14,08 %	14,05 %	4,85 %	8,05 %
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: 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).

(B) 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)

Los rangos de edad se han ajustado conforme a los criterios establecidos en la CSRD, lo que ha exigido recalcular los datos de 2023 para asegurar su comparabilidad con el año actual de reporte.

	2023	2024
Índice de compromiso (*)	80,50 %	81,98 %
Porcentaje de Plantilla cubierta	7,94 %	2,14 %

(*) Este índice se calcula haciendo la media de los datos obtenidos para dos factores psicosociales: "Variedad/Contenido del trabajo" (VC) e "Interés por el trabajador/Compensación". Según se contempla en el método F-PSICO 4.1 del INSSST:

- El factor "Variedad/Contenido" (VC), comprende la sensación de que el trabajo tienen un significado y utilidad en sí mismo, para el trabajador, en el conjunto de la empresa y para la sociedad en general, siendo, además, reconocido y valorado, proporcionando al trabajador un sentido más allá de las contraprestaciones económicas.
- El factor "Interés por el trabajador/Compensación" (ITC), hace referencia al grado en que la empresa muestra una preocupación de carácter personal y a largo plazo por el trabajador. Estas cuestiones se manifiestan en la preocupación de la organización por la promoción, formación, desarrollo de carrera de sus trabajadores, por mantener informados a los trabajadores sobre tales cuestiones, así como la percepción tanto de seguridad en el empleo como de la existencia de un equilibrio entre lo que el trabajador aporta y la compensación que por ello obtiene.

La disminución en el porcentaje de plantilla cubierta en 2024 en comparación con 2023 se debe a que, en 2023, se realizaron cuatro evaluaciones de riesgos psicosociales en los centros de la Compañía, mientras que en 2024 solo se llevaron a cabo dos. Dado que las evaluaciones se realizan cada cinco años, no todos los centros son evaluados anualmente, lo cual afecta directamente el número de empleados cubiertos por estas evaluaciones cada año.

El número total de personas asalariadas se refleja en la Nota 28 de las Cuentas Anuales Consolidadas 2024.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Salarios adecuados

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. 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.

S1-4: Actuaciones para hacer frente a los impactos materiales en los trabajadores propios y eficacia de esas medidas

S1-4 37, S1-4 38 (d), S1-4 43

Las actuaciones realizadas durante 2024, destinadas a la gestión del impacto “Fomento de la remuneración justa e igualitaria, libertad sindical, asociación y negociación colectiva”, garantizan el cumplimiento de las obligaciones en materia de retribución del Grupo Aena:

Estas persiguen 3 objetivos: el pago puntual de los salarios al personal, el cumplimiento de las condiciones retributivas de conformidad con la legislación y normativa aplicable, y el mantenimiento de la paridad salarial.

Los resultados obtenidos arrojan lo siguiente:

- El 100% de los pagos se han realizado en el tiempo estimado.
- En cuanto al incremento retributivo, se ha aplicado según se recoge en el Real Decreto-ley 4/2024, de 26 de junio, Capítulo II, Artículo 6.2., quedando pendiente de aplicación el 0,5%, respecto a las retribuciones vigentes a 31 de diciembre de 2023, vinculado a la variación del IPCA, a la espera de aprobación mediante Acuerdo del Consejo de Ministros, que se publicará en el BOE.
- Existen controles para verificar que lo abonado en nómina corresponde con lo que procede y se revisan diferencias mayores de 200 € respecto al mes anterior.
- Brecha salarial en España: 1,1 %.

Las unidades asignadas para el correcto desempeño de estas medidas son, principalmente, la Dirección de Organización y Personas; responsable de la gestión del proceso, y la Dirección Financiera. De forma adicional, la Dirección de Auditoría, es la unidad encargada de la supervisión conforme al proceso de control interno sobre la información financiera en las entidades cotizadas.

El Grupo Aena cuenta con un modelo retributivo que asegura un salario digno y el correcto cumplimiento de las cotizaciones sociales. En lo que respecta a los empleados de Aena España y Aena Brasil, el modelo retributivo sigue un esquema similar para todos las personas trabajadoras, mientras que el importe salarial total varía en base al nivel de responsabilidad de las mismas, así como a la consecución de objetivos previamente definidos.

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. Como resultado del buen funcionamiento del modelo retributivo, en 2023 el Aeropuerto de Londres-Luton consiguió la Acreditación de Salario Digno en Tiempo Real (*Living wage employer*).

S1-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales

S1-5 46, S1-5 47 (b)

Aena España cuenta con objetivos cualitativos que permiten monitorear la eficacia de sus políticas y acciones, asegurando el cumplimiento de condiciones justas de retribución para el personal en línea con el Impacto positivo “Fomento de la remuneración justa e igualitaria, libertad sindical, asociación y negociación colectiva”. Estos objetivos son:

- Facilitar la auditoría retributiva conforme a la vigencia establecida para cada Plan de Igualdad.
 - Periodicidad de seguimiento: Cada 4 años.
- Revisión anual del Registro Retributivo del personal de convenio de Aena y Aena SCAIRM.
 - Periodicidad de seguimiento: Anual, en el primer trimestre de cada año hasta 2025.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- Informar a la Comisión Paritaria de Igualdad de las conclusiones obtenidas en la correspondiente revisión del registro retributivo.
 - Periodicidad de seguimiento: Anual, en el segundo trimestre de cada año.
- Revisión por parte de la Comisión Paritaria de Igualdad de las conclusiones extraídas de la revisión del registro retributivo al objeto de aprobar las medidas que sean precisas en el supuesto de detectar desviaciones de la brecha salarial por razón de sexo.
 - Periodicidad de seguimiento: Anual, en el tercer trimestre de cada año hasta 2025.

Desde 2022, año base de presentación de los objetivos, todos se han cumplido en los plazos esperados, incluido en el año 2024. Además, la eficacia de las políticas y acciones implementadas se asegura mediante un seguimiento periódico, detallado en los apartados [“Seguimiento y evaluación de las actuaciones y metas”](#) y [“Seguimiento y evaluación de las políticas”](#), garantizando una gestión adecuada de los impactos relacionados.

S1-10: Parámetros: Salarios adecuados

S1-10 69

A cierre del ejercicio 2024, el salario mínimo del Grupo Aena era superior al salario mínimo en todos los países en los que opera y para todos sus asalariados.

En Aena España, según lo dispuesto por el Real Decreto 145/2024, de 6 de febrero, que establece el salario mínimo interprofesional para 2024, se fija un salario mínimo de 1.134 €/mes (equivalente a 15.876 € anuales). Específicamente, el salario equiparado más bajo percibido en las empresas de Aena en España ha sido de 25.433 € para los hombres (24.943 € en 2023) y 25.224 € para las mujeres (24.179 € en 2023).

Al comparar estos salarios medios con el Salario Mínimo Interprofesional, se observa que el salario medio equiparado más bajo es un 60,0 % superior al salario mínimo para los hombres y un 59,0 % superior para las mujeres.

En el Reino Unido, la remuneración mínima supera los salarios mínimos nacionales, establecidos por el salario mínimo nacional, que en 2024 fue de €13,8 por hora (£11,44 por hora). Por otro lado, el salario mínimo en el aeropuerto ha sido de €15,17 por hora (£12,58 por hora), siendo en 2023 de 14,27 €/hora (£12,4 por hora)²⁷.

En Brasil, los salarios mínimos para cada categoría quedan establecidos en el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil. En 2024 el salario más bajo ha sido de 360,80 €/mes en el caso de los hombres y 365,31 €/mes en el caso de las mujeres (256,89 €/mes en 2023 para ambos sexos). Estos salarios superan el mínimo legal nacional de 2024, situado en 219,38 €/mes (equivalente a 1.412 R\$/mes en 2024, frente a 1.320 R\$/mes en 2023). En término porcentual, el incremento es de un 64,5 % para los hombres y un 66,5 % para las mujeres en relación con el salario mínimo legal.

En todos los casos, el salario mínimo de la Compañía es calculado según el salario bruto de la categoría de remuneración más baja, excluyendo personal en prácticas y aprendices.

Diálogo social y negociación colectiva

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.

S1-4: Adopción de medidas para hacer frente a los impactos materiales en los trabajadores propios y eficacia de esas medidas

Durante 2024, en Aena España se han llevado a cabo sucesivas reuniones con los representantes de los trabajadores con el objetivo de celebrar un acuerdo para la suscripción del nuevo convenio colectivo, cuya publicación y entrada en vigor están previstas para 2025. En total, se llevaron a cabo 42 reuniones a lo largo de 2024, y se han celebrado dos reuniones adicionales hasta la fecha de este informe para continuar con las negociaciones.

Finalmente, en enero de 2025, se logró la firma del acuerdo para el II Convenio Colectivo, que está pendiente de publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE) para su entrada en vigor.

²⁷ Se ha modificado el dato correspondiente a 2023, por error de cálculo.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Como resultado de las negociaciones, este nuevo acuerdo introducirá cambios significativos principalmente debido a recientes modificaciones normativas que impactan a todos los convenios colectivos. Entre las novedades, se destaca la opción de lactancia acumulada, la prioridad de aplicación de convenios colectivos y acuerdos interprofesionales provinciales y autonómicos sobre los de ámbito estatal. Además, se implementan medidas excepcionales para las zonas afectadas por la DANA, como la justificación de ausencias con derecho a remuneración y la posibilidad de suspender la actividad laboral o reducir la jornada por causas de fuerza mayor. Finalmente, el acuerdo fomenta la igualdad de género y la no discriminación en el entorno laboral, así como el impulso de los planes de pensiones de empleo a través de la negociación colectiva.

Este acuerdo tendrá un alcance general sobre toda la plantilla de Aena España, y contribuirá a la promoción del impacto positivo “Fomento de la remuneración justa e igualitaria, libertad sindical, asociación y negociación colectiva”.

En Aena Reino Unido, se garantiza que todos los empleados tengan la posibilidad de unirse y solicitar el apoyo de un representante sindical a través de *Unite the Union*. En este sentido, en 2024 se realizó una revisión del cumplimiento de las directrices de *the Advisory, Conciliation and Arbitration Service* (ACAS), las cuales estipulan que los representantes sindicales deben participar en cualquier consulta relacionada con cambios significativos en el empleo, con el fin de salvaguardar y proteger los derechos laborales.

Finalmente, en Aena Brasil aplican el Manual de Normas Internas, un documento que materializa el respeto de los derechos de libertad de asociación, sindicación y negociación colectiva así como el compromiso de 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.

S1-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales

S1-5 46 (MDR-T 81)

La eficacia de las políticas y acciones implementadas se asegura mediante un seguimiento periódico, detallado en los apartados [“Seguimiento y evaluación de las actuaciones y metas”](#) y [“Seguimiento y evaluación de las políticas”](#), lo que garantiza una gestión adecuada de los impactos relacionados.

S1-8: Parámetros: Cobertura de la negociación colectiva y dialogo social

S1-8 60 (a), S1-8 60 (b), S1-8 60 (c), S1-8 63 (a), S1-8 63 (b), S1-8 AR 69, S1-8 AR 70

En 2024, el 99,70 % de las personas asalariadas de el Grupo Aena estuvo amparada por convenio colectivo.

En el Espacio Económico Europeo (EEE), y específicamente en España, en 2024 el 99,85 % de los empleados están cubiertos por convenio colectivo. En el año 2023, esta cifra fue del 99,85% para Aena SME, S.A. y AIRM, reflejando una consistencia en la cobertura de los representantes de los trabajadores a lo largo del tiempo. La alta tasa de cobertura refleja el compromiso del Grupo Aena con los derechos de sus empleados en todas sus ubicaciones.

En la plantilla de Aena, SME, S.A. y AIRM aplica el Convenio del Grupo Aena, actualizado recientemente y a esperas de su entrada en vigor en 2025, mientras que en la plantilla de ADI (Aena, Desarrollo Internacional, SME, S.A.), 27 personas están sujetas al Convenio de Oficinas y Despachos.

Este nivel de cobertura garantiza que los empleados tengan acceso a representantes que velan por sus derechos y condiciones de trabajo, y así asegurar que los empleados en España cuentan con mecanismos adecuados de representación para la defensa de sus intereses. Dicho porcentaje incluye la totalidad de sus operaciones y refleja el compromiso de brindar condiciones laborales reguladas a través de convenios formales.

Fuera del EEE, en regiones como el Reino Unido y Brasil, los empleados también están cubiertos por convenios colectivos. En Reino Unido, al igual que el año pasado, el 100 % de los empleados están cubiertos por convenio, mientras que en Brasil, la cobertura en 2024 es del 97,77 %, mostrando una ligera disminución respecto al 99,65% reportado en 2023.

A continuación se muestra un resumen de la información:



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

2024

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	97,77% empleados cubiertos por convenio colectivo ^(B)
--	--	--

99,86% (Aena, SME, S.A. más Aena Sociedad Concesionaria del AIRM, S.M.E., S.A.) en 2023

100% en 2023

99,65% en 2023

100% Aena Desarrollo Internacional, SME., S.A. en 2023

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 del Grupo 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 Aena.

(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, al Director de Operaciones e Infraestructuras, al Director Presidente, al Gerente de obras del Programa Fase 1B en Aena Brasil, ni a 15 empleados con categoría de "Aprendiz".

Tasa de cobertura	Cobertura de la negociación colectiva		Diálogo social
	Asalariados EEE (para países con >50 empleados, representando >10% del total de empleados)	Asalariados - fuera del EEE (estimado para países con >50 empleados, representando >10% del total de empleados)	Representación en el lugar de trabajo - EEE (para países con >50 empleados, representando >10% del total de empleados)
0-19%	-	-	-
20-39%	-	-	-
40-59%	-	-	-
60-79%	-	-	-
80-100%	<i>España (99,85%)</i>	<i>Brasil y Reino Unido (98,94 %)</i>	<i>España (100%)</i>

Este enfoque se sustenta en el compromiso corporativo del Grupo Aena de respetar la libertad de asociación y negociación colectiva de sus trabajadores, reflejado en su Política de Derechos Humanos, que toma como referencia la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo.

A nivel Europeo no se cuenta con un Comité de empresa europeo, un Comité de empresa de la Sociedad Europea (SE) o un Comité de empresa de la Sociedad Cooperativa Europea (SCE).

1.2. Tiempo de trabajo y Conciliación laboral

Tiempo de trabajo y conciliación de la vida personal, familiar y laboral

El tiempo de trabajo y la conciliación laboral son elementos que marcan el bienestar de los asalariados y su satisfacción, lo cual repercute directamente en el compromiso, el ambiente laboral y la retención del talento. La legislación laboral vigente en cada país, junto con lo dispuesto en los acuerdos y convenios colectivos del Grupo Aena, regulan y establecen las condiciones relacionadas con la flexibilidad, los permisos, las licencias y las medidas para facilitar el equilibrio entre la vida laboral y personal. 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, como permisos retribuidos, flexibilidad horaria, ayudas al empleado, etc.

S1-4: Actuaciones para hacer frente a los impactos materiales en los trabajadores propios y eficacia de esas medidas

S1-4 37, S1-4 43

En Aena España se ha desarrollado el Programa Bienestar 360, aplicable a todo el personal, el cual promueve una cultura preventiva y promoción de la salud, el bienestar emocional y la conciliación. También cabe destacar el Programa de Atención a la Conciliación, a través del cual se ofrecen recursos básicos y especializados para favorecer la conciliación familiar y laboral a las personas trabajadoras y sus familiares de primer grado. El Programa ofrece ayuda y asesoramiento en protocolos vitales; situaciones del ámbito familiar, enfermedades crónicas o nacimientos; así como diferentes servicios por áreas de actuación (legal, fiscal y financiera, social, bienestar personal, etc.). Durante 2024, se han registrado 4.213 usos de los servicios del Programa (3.282 en 2023).

Adicionalmente, se llevan a cabo las siguientes medidas relacionadas con la conciliación y la gestión del tiempo de trabajo:

Jornada de trabajo (Flexibilidad horaria):

- Horario flexible de entrada y salida.
- Dos horas de flexibilidad diaria para personas trabajadoras con hijos con discapacidad.
- Jornada intensiva de verano.
- Posibilidad de cambios de servicio para el personal de jornada a turnos.
- Disfrute de permisos retribuidos como los asuntos particulares (o descuento en la jornada anual).

Conciliación con la vida familiar:

- Aumento de los días de vacaciones según la antigüedad (a partir de los 20 años de servicio, un día adicional por cada 5 años de servicios).
- Permiso de asistencia a exámenes: permiso retribuido de hasta 10 días/año.
- Nacimiento hijos prematuros u hospitalizados: 2 horas.
- Traslado de domicilio: se ofrece un día de permiso y un día más si es en otra área metropolitana.
- Fallecimiento:
 - 5 días por familiares de primer grado y tres días más dos adicionales en caso de necesitar desplazamiento para segundo grado.
 - Adicionalmente el convenio en caso de fallecimiento de cónyuge/pareja de hecho, o descendiente, ofrece la posibilidad de un permiso no retribuido de hasta un mes.
- Paternidad y maternidad:
 - 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.
 - Asistencia a técnicas de fecundación asistida que se deban realizar durante la jornada de trabajo.
- Seguro médico privado.

En Aena Reino Unido se cumple lo establecido por la Normativa de Trabajo Flexible y la Ley de Derechos Laborales de 1996, a este respecto. Este compromiso se refleja a través de, entre otras, 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).
- Concesión de licencias por maternidad, paternidad o adopción.
- Concesión de licencias parentales de emergencia de hasta 5 días, excediendo lo requerido a nivel legal.
- Oferta de seguro médico privado para toda la familia (BUPA).
- Desarrollo del Plan de integración y coordinación, recursos de bienestar y prevención al empleado.
- Lanzamiento del Programa de asistencia para todos los empleados y sus familias: servicio confidencial que incluye asesoramiento personal y asistencia legal si es necesario.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Por último, en Aena Brasil destacan las medidas de conciliación en los aeropuertos previstas en su Acuerdo Colectivo:

- Flexibilización en la jornada laboral.
- Concesión de licencias por maternidad.
- Reducción de la jornada laboral para gestantes.
- Beneficios tales como seguro médico y dental, seguro de vida, etc.

S1-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales

S1-5 46 (MDR-T 81)

La eficacia de las políticas y acciones implementadas se asegura mediante un seguimiento periódico, detallado en los apartados [“Seguimiento y evaluación de las actuaciones y metas”](#) y [“Seguimiento y evaluación de las políticas”](#), lo que garantiza una gestión adecuada de los impactos relacionados.

S1-15: Parámetros: Métricas de equilibrio entre vida laboral y personal

S1-15 93, S1-15 94

Permiso parental		
	2023	2024
Porcentaje de empleados que tienen la posibilidad de acogerse a permiso parental	100,00 %	100,00 %
Porcentaje de empleados que se han acogido a permisos por motivos parental ^(A)	2,03 %	2,15 %
Hombres que se han acogido a permisos por motivos parentales	162	163
Mujeres que se han acogido a permisos por motivos parentales	43	63

(A) Porcentaje de empleados que se han acogido a permiso por motivos familiares: Número de personas que han disfrutado de un permiso por motivos familiares en 2024 / total de empleados en plantilla.
 Tipología de los tipos de permisos evaluados en el cálculo: Maternidad, Maternidad Parcial, Maternidad múltiple, Maternidad Prematuro, Paternidad, Paternidad (Familia numerosa), Paternidad Múltiple, Paternidad Parcial, Descanso paternal, Adopción/Acogimiento, Adopción/Acogimiento Múltiple y Adopción Internacional.

Seguimiento y evaluación de las actuaciones y metas

S1-4 38 (d), S1-4 43

En relación con las actuaciones descritas en los capítulos anteriores, el Grupo Aena realiza un seguimiento y evaluación de su eficacia mediante un enfoque integral. En primer lugar, se llevan a cabo auditorías internas y externas para evaluar la implementación de las políticas, lo que facilita la identificación de áreas de mejora y garantiza que las medidas adoptadas estén produciendo los resultados esperados.

Adicionalmente, se generan informes periódicos que detallan los resultados de las acciones emprendidas, lo que permite a la dirección evaluar el impacto de las iniciativas y realizar los ajustes necesarios, basándose en la retroalimentación obtenida de los empleados.

Asimismo, la Compañía distribuye encuestas de satisfacción laboral, las cuales capturan la percepción de los empleados sobre las iniciativas y medidas implementadas, proporcionando datos clave sobre su efectividad.

Todas las actuaciones desarrolladas han conllevado la asignación de gastos operativos (OpEx) para su ejecución.

En todo este proceso, se involucra a los representantes de los trabajadores en la evaluación de estas iniciativas, asegurando que las preocupaciones y sugerencias de la plantilla se consideren en la toma de decisiones.

En cuanto a la definición de metas estratégicas y objetivos, la Compañía establece una colaboración directa con los responsables de cada área y la Direcciones. Además, durante la planificación de estos objetivos, se tienen en cuenta los intereses de las personas trabajadoras, los cuales son transmitidos a través de los canales de comunicación disponibles y mediante los representantes legales de los trabajadores.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

El cumplimiento de los objetivos es evaluado por la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, que tiene la responsabilidad de medir el desempeño. Esta comisión trabaja en estrecha colaboración con los distintos departamentos de la Compañía para supervisar la correcta implementación de las acciones necesarias para alcanzar los objetivos establecidos.

2. Igualdad de trato y oportunidades para todos

En este apartado se dará respuesta a la información relativa a la igualdad de trato y oportunidades para todos, que comprende la igualdad de género e igualdad de remuneración por un trabajo de igual valor, empleo e inclusión de las personas con discapacidad, diversidad, y formación y desarrollo de capacidades.

S1-1: Políticas relacionadas con la igualdad de trato y oportunidades para todos

S1-1 19, S1-1 24, S1-1 AR 11

La gestión de los IROs citados se canalizan expresamente a partir de políticas corporativas generales, como la Política de Derechos Humanos, el Código de Conducta, el I Convenio Colectivo del Aena España, así como en otros planes específicos, tales como:

- **II Plan de Igualdad de Aena España**, negociado en el seno de la Comisión Paritaria de Igualdad y aprobado por la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo el 22 de diciembre de 2021, registrado e inscrito en el REGCON mediante Resolución de la Dirección General de Trabajo el 26 de octubre de 2022. Tal y como se ha mencionado anteriormente, este documento tiene el objetivo principal de integrar de manera transversal el principio de igualdad efectiva entre mujeres y hombres, así como la no discriminación por razón de género, en todas las actuaciones de la empresa. Este plan abarca medidas concretas sobre áreas clave como los procesos de selección y contratación, formación, prevención del **acoso** laboral y sexual, conciliación y corresponsabilidad, atención a víctimas de violencia de género, prevención de riesgos laborales, infrarrepresentación femenina, retribución y condiciones laborales. Asimismo, recoge su compromiso en materia de igualdad y no discriminación por lo amparado por los preceptos constitucionales de igualdad ante la Ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social. Asimismo, entre los antecedentes del principio de respeto y trato equitativo, el Grupo Aena recoge las pautas generales del Código de Conducta relacionadas con las personas, como el compromiso con la no discriminación e igualdad de oportunidades, promoviendo la igualdad de oportunidades en el acceso al trabajo y en la promoción profesional, rechazando cualquier tipo de discriminación por razón de raza, nacionalidad, origen social, sexo, estado civil, orientación sexual, religión, ideología política, discapacidad o cualquier otra condición personal, física o social de las personas.
- **Plan de Gestión de la Diversidad LGTBI+**, acordado por la Comisión Paritaria de Igualdad el 28 de febrero de 2024 y ratificado por la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo. Su objetivo es mejorar la inclusión de las personas LGTBI+ en el ámbito laboral, así como dotar a todas las personas trabajadoras de un instrumento que les permita prevenir situaciones que sean susceptibles de provocar prejuicios o discriminación. Para ello el Plan establece acciones adecuadas para seguir avanzando en este ámbito, así como mediante un conjunto de indicadores que permitan realizar un seguimiento periódico del progreso y el impacto de las medidas propuestas, con el fin de abordar de manera correcta la diversidad sexual, la identidad y la expresión de género.
- **Política de Selección de miembros del Consejo de Administración del Grupo Aena**. Esta política establece la diversidad como pilar fundamental para la selección y el óptimo desempeño del Consejo de Administración, destacando como factores clave la diversidad de género y la edad. Además, detalla los criterios utilizados en la selección de candidatas y candidatos, así como las incompatibilidades para formar parte del Consejo. Aplica a todos los miembros del Consejo de Administración que sean personas físicas, siendo supervisada por la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo y, posteriormente, aprobada por el propio Consejo.
- **Reglamento del Consejo de Administración del Grupo Aena**. Desplaza 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 su evolución.

Para garantizar la implementación de los compromisos establecidos en las políticas mencionadas, el Grupo Aena dispone de procedimientos que actúan como herramientas clave para prevenir, mitigar y abordar eficazmente la discriminación una vez identificada.

- **Procedimiento de prevención y actuación frente al acoso laboral**. Su objetivo es prevenir conductas de acoso laboral y establecer un protocolo claro para la actuación ante denuncias relacionadas con este tipo de situaciones.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

• **Protocolo de prevención y actuación frente a situaciones de acoso sexual, por razón de sexo, orientación sexual, identidad sexual o expresión de género.** Al igual que el protocolo anterior, su objetivo es establecer un procedimiento claro ante situaciones de acoso, promoviendo la igualdad de trato y la no discriminación, fomentando la inclusión a través de la visibilización.

Además, el Grupo Aena cuenta con prácticas de contratación inclusivas hacia personas de **grupos vulnerables** sustentadas en compromisos específicos. Esto se evidencia en el II Plan de Igualdad, que tiene como objetivo aumentar la representación de mujeres y otros grupos subrepresentados en áreas y posiciones clave dentro de la Compañía.

De manera análoga, en el Aeropuerto de Londres-Luton cuentan con la **Política de igualdad de oportunidades, inclusión y dignidad en el trabajo**, que aborda y previene cualquier forma de discriminación o acoso, a través de la **Declaración de Política sobre Discapacidad** que garantiza la inclusión de personas con discapacidad, y con la **Estrategia de Igualdad, Diversidad e Inclusión** que contempla iniciativas diseñadas para fomentar un entorno laboral inclusivo, especialmente para aquellos grupos que enfrentan un mayor riesgo de discriminación.

Por otro lado, en la filial brasileña, se ha establecido un **Acuerdo Colectivo** que abarca aspectos como género, condiciones médicas, libertad de afiliación o participación sindical, y la no discriminación en decisiones laborales (como contratación, ascensos o despidos). También garantiza la igualdad en las condiciones de trabajo, incluyendo jornada laboral, formación, salario y seguridad social, y promueve la no discriminación por razones de raza, etnia, nacionalidad, origen social, religión, orientación sexual, responsabilidades familiares (como el embarazo), discapacidades, opiniones políticas y edad. Además, incluye cláusulas de protección para las mujeres frente al acoso sexual y la violencia doméstica.

Estas situaciones de discriminación están integradas y reflejadas en todas las políticas corporativas del Grupo Aena.

Finalmente, todas las políticas citadas en este apartado, son aprobadas por el Consejo de Administración del Grupo, y van dirigidas a la plantilla de empleados como grupo de interés objetivo, con alcance a todas las personas de la sociedad matriz y sus filiales, a excepción del II Plan de Igualdad que afecta únicamente a las personas trabajadoras de España. Las políticas y procedimientos específicos de cada filial se adaptan para cumplir con la legislación del país correspondiente, garantizando su relevancia y aplicabilidad a las condiciones particulares de las personas trabajadoras de estas regiones.

En el proceso de definición de las políticas, se presta especial atención a los intereses de la plantilla. Esto se logra a través de reuniones de diálogo con las Comisiones pertinentes, donde se consideran las opiniones y preocupaciones de las personas trabajadoras. Estas consultas son esenciales para la actualización de medidas en los Planes de Igualdad y Diversidad, asegurando que tanto la estrategia a nivel operativo, como las directrices de las políticas, reflejen las necesidades y expectativas del personal. Para garantizar la transparencia, estos documentos están disponibles para consulta pública en la página web corporativa.

A continuación, se presentan las actuaciones, los parámetros y las metas definidas para cada uno de los ámbitos vinculados a la igualdad.

2.1 Igualdad de género e igualdad de remuneración por un trabajo de igual valor, empleo e inclusión de las personas con discapacidad, y diversidad

La Compañía establece su compromiso con la promoción de la igualdad y la diversidad en las políticas internas descritas anteriormente, y asegura su despliegue mediante el establecimiento de objetivos específicos y su inclusión en las estrategias correspondientes.

En Grupo Aena, la igualdad y la diversidad son valores fundamentales que guían la cultura organizativa y compromiso social, rechazando toda forma de discriminación por motivos de edad, nacionalidad, raza, sexo, orientación sexual, identidad de género, religión, estado civil, discapacidad, ideología política, origen o estatus social, o cualquier otra condición personal, física o social.

S1-4: Adopción de medidas para hacer frente a los impactos materiales en los trabajadores propios y eficacia de esas medidas

S1-4 37, S1-4 38 (c), S1-4 38 (d), S1-4 AR 42

En Aena España, todos los años se promueve y financia la participación de trabajadores y trabajadoras en programas de Alta Especialización y, además, participa en programas dirigidos al impulso de mayor presencia de mujeres en la Alta Dirección, como los programas “Promociona”, “Proactiva” y “Progresas”.

El objetivo en los programas de Alta Especialización es que al menos el 50% de los participantes sean mujeres. En 2024, este objetivo se ha superado, siendo el porcentaje de mujeres del 64%. Además, 3 mujeres han participado en los programas “Promociona”, “Progresas” y “Proactiva”.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Mediante esta actuación, se contribuye a alcanzar la meta “Aumento de la presencia de mujeres en puestos directivos”, todo en el marco del impacto positivo material “Fomento de la igualdad de oportunidades, inclusión, diversidad, mérito y capacidad para el desarrollo profesional de las personas trabajadoras”.

Otra actuación estratégica del 2024 en España ha sido la incorporación de mujeres en vacantes para posiciones en las que se encontraban infrarrepresentadas. Para ello, se han utilizado canales de comunicación y difusión de ofertas de trabajo en universidades, colegios profesionales y centros educativos, enfocados a captar personal femenino, para aquellas ocupaciones de convenio (Mantenimiento y *Science, Engineering, Technology* - SEI) donde las mujeres están infrarrepresentadas.

Esta actuación tiene como objetivo el aumento y mantenimiento de la presencia de Aena en foros, institutos, universidades, ferias etc, ampliando el alcance al mayor número de centros de la red, para promover la incorporación de mujeres en aquellos puestos donde estén subrepresentadas, y de joven talento.

La Comisión Paritaria de Igualdad tiene la responsabilidad de supervisar la eficacia de las acciones implementadas y de monitorear el cumplimiento de las metas establecidas, las cuales se describen con mayor detalle en la sección S1-5.

Adicionalmente, se han realizado iniciativas en los ámbitos de la igualdad, la diversidad y la prevención del acoso:

- Programa “Embajadores de marca y diversidad”: involucra a los empleados de Aena España 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 2024, los embajadores de marca han participado en varias iniciativas, celebradas en diversas ubicaciones geográficas, difundiendo la propuesta de valor como empleados de Aena España. Asimismo, se ha gestionado durante 2024 una nueva Jornada de Embajadores de Marca. En este sentido, han participado en proyectos transversales de difusión interna como embajadores del Programa Innova. Actualmente el número de Embajadores es de 153, de los cuales 82 son mujeres y 71 son hombres.
- Programas de formación en materia de igualdad en los que ha participado el 100% de la plantilla, incluyendo acciones de sensibilización sobre acoso y diversidad, etc., lo que contribuye a un ambiente laboral inclusivo y respetuoso. Algunos ejemplos de estas capacitaciones incluyen:
 - Implantación de un curso online sobre lenguaje inclusivo y no sexista, orientado a sensibilizar y promover este lenguaje dentro de la organización. Esta formación se ofrece a toda la plantilla.
 - Formación sobre la igualdad en los procesos de selección de personal.
 - Formación para la prevención y actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo, dirigido a toda la plantilla.
 - Se ha mantenido disponible el curso dirigido a la eliminación de sesgos en la plataforma de aprendizaje para todos los empleados y empleadas.
- Se ha publicado periódicamente en la newsletter una sección específica “Contamos por igual” con entrevistas a mujeres profesionales de Aena España, sobre su papel en la Compañía, su experiencia relacionada con la Igualdad, la paridad, el modelo organizativo y la Responsabilidad Social Corporativa, siendo una forma más de darles visibilidad dentro de la Compañía.
- Se han presentado los resultados de la Encuesta de Igualdad realizada en 2023.
- Participación en la BAW (Barcelona *Woman Acceleration Week*).
- Promoción del evento “Mujeres en el mundo legal”.
- Organización del encuentro “100 mujeres del retail español”.
- Celebración de “Días Internacionales”:
 - Día internacional de la igualdad salarial.
 - Día Internacional de la Mujer y la Niña en la Ciencia.
 - Día internacional de la Mujer en la Ingeniería.
 - Día Internacional de la Mujer, en el que se celebró el encuentro “Mujeres e innovación en Aena”.
 - Día Internacional del Orgullo LGTBQ+.
 - Día Internacional de la Eliminación de la Violencia Contra la Mujer.
 - Día Mundial del Sida 2024 – Sigamos el camino de los derechos.
- Iluminación de instalaciones aeroportuarias con luces de color para potenciar la difusión del Día de la Mujer, el Día Mundial Contra el Cáncer de Mama y el Día contra la Violencia de Género.
- Participación en la XIX Jornada técnica del Instituto de las Mujeres, que ha tratado sobre comunicación igualitaria.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- Participación en la XX Jornada técnica de la Red DIE “Hacia una representación paritaria - Mujeres en la toma de decisiones”.
- Patrocinio del Science Festival. Entrega del premio “Joven Promesa”, por la divulgación realizada durante 2024 en Inteligencia Artificial.

Por otro lado, en Aena España también se han realizado acciones vinculadas al colectivo LGTBI. En 2024, se ha puesto en marcha del Plan de Gestión de la Diversidad LGTBI+, orientado a mejorar la inclusión de personas LGTBI en el ámbito laboral. En el desarrollo del Plan se destacan dos objetivos alcanzados:

- Creación de un Grupo de Diversidad. Este grupo está orientado a establecer entornos laborales respetuosos, justos e inclusivos, que fomenten el desarrollo de acciones que impulsen ambientes de colaboración y productividad, y reduzcan la discriminación, promoviendo la retención de talento y la inversión en capital humano.
- Adhesión a la asociación REDI (Red Empresarial por la Diversidad e Inclusión LGTBI), para potenciar espacios de trabajo respetuosos, inclusivos y seguros, garantizando la igualdad con independencia de su identidad, características sexuales, expresión de género u orientación sexual.

Como resultado de las acciones descritas, Aena España ha alcanzado diversos hitos y reconocimientos, en el 2024:

- El Ministerio de Igualdad otorga a Aena España el distintivo de “Igualdad en la Empresa” (DIE) en reconocimiento a su firme compromiso con la igualdad de trato y oportunidades para sus trabajadoras y trabajadores. Este distintivo premia a las organizaciones que sobresalen por su excelencia en la implementación de políticas de igualdad entre mujeres y hombres en el ámbito laboral. Aena España ha destacado especialmente en áreas clave como el acceso al empleo, las condiciones laborales, la conciliación, la corresponsabilidad, la equidad salarial, la comunicación inclusiva y la responsabilidad social corporativa.

Obtener este distintivo implica un esfuerzo constante, ya que las empresas distinguidas son evaluadas periódicamente para asegurar que continúan cumpliendo con los estándares de igualdad que motivaron su concesión. Además, esto implica la integración de Aena España a la Red DIE, una plataforma que facilita la interacción entre las organizaciones distinguidas y el Instituto de las Mujeres, promoviendo el intercambio de buenas prácticas y herramientas en materia de igualdad.

- Consecución de los Premios a la Diversidad “Diversity Leading Company” y “Empowering Women Talent”.
- Reconocimiento, en el ranking mundial Gender Equality Report, que elabora Equileap, como “la mejor compañía de España” (y la sexta del mundo) por sus políticas en materia de igualdad de género.
- Clasificación en el primer puesto del ranking sectorial de empresas en el ámbito “Infraestructuras, servicios y construcción” del Monitor Empresarial de Reputación Corporativa (MERCOR).
- Obtención del Premio anual de la Asociación Ellas Vuelan Alto (EVA) en la categoría “Empresa”.
- Concesión del Premio “Ingeniera del año 2024” a la Directora General de Aeropuertos, otorgado por el Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España (COIAE).

Todo lo anterior ha contribuido y se prevé que continuará fomentando la creación de impactos positivos materiales dentro del marco “Fomento de la igualdad de oportunidades, inclusión, diversidad, mérito y capacidad para el desarrollo profesional de personas trabajadoras”.

Además, en el Aeropuerto de Londres-Luton se han desarrollado las siguientes actuaciones:

- Se han alcanzado los objetivos previstos en la Estrategia de Igualdad, Diversidad e Inclusión.
- Se ha mantenido la adhesión a Employers Network For Equality & Inclusion.
- Se han realizado talleres sobre diversidad e inclusión a gerentes de línea y personal de supervisión.
- 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.
- Apoyo por parte de Employee Assistance Programme (EAP) en una amplia variedad de situaciones, incluidas las relativas a la violencia de género.

Finalmente, en Aena Brasil se han realizado las siguientes actuaciones:

- Se ha celebrado el Día Internacional de la Mujer, superando las cifras del sector en cuanto a mujeres contratadas, con alrededor de un 35% de mujeres en plantilla y un 16% en el sector de las infraestructuras.
- Se ha desarrollado el programa de formación en liderazgo inclusivo, ofrecido a directores, gerentes, coordinadores y especialistas.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Se han realizado acciones de sensibilización sobre la Igualdad de Género, como la campaña del mes de la mujer, que buscó mostrar el reconocimiento al trabajo de las mujeres. Ha superado el objetivo del 25% de mujeres en su plantilla, establecido por la International Air Transport Association (IATA) para ser alcanzado en 2025. En 2024, el porcentaje de mujeres en la plantilla de Brasil ya alcanza el 37 %.

S1-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos, y la gestión de riesgos y oportunidades materiales

S1-5 46, S1-5 47

Aena España ha definido la siguiente meta para establecer un objetivo cuantificable que permita evaluar tanto el cumplimiento como la eficacia las acciones, en línea con los objetivos perseguidos en el II Plan de Igualdad de Aena y Aena SCAIRM:

Aumento de la presencia de mujeres en puestos directivos.

- Unidad de medida (relativa): Porcentaje de mujeres.
- Alcance: operaciones de Aena España.
- Meta específica:

	2023	2024	Objetivo
Mujeres en el Consejo de Administración (%) (*)	50,0 %	46,7 %	Mantener o superar el 40% (obtenido en 2023)
Mujeres directoras de Aeropuertos (**)	26,0 %	26,9 %	Alcanzar el 25% en 2026
Mujeres directoras en los Servicios Centrales (**)	43,2 %	42,5 %	Alcanzar el 45% en 2026

Cálculo consolidado, realizado sobre el total de hombres y mujeres en cada grupo/clase.

(*) Política de selección de miembros del Consejo de Administración de Aena España. Ley Orgánica 2/2024, de 1 de agosto, de representación paritaria y presencia equilibrada de mujeres y hombres.

(**) En la sociedad dominante.

Para la definición de esta meta se ha realizado un diagnóstico a partir del análisis de los datos extraídos de toda la plantilla de España, desagregados por sexo, teniendo en cuenta sus características y sus estructuras organizativas, así como las del personal, acceso, desarrollo de la carrera profesional, formación inicial y continuada, conciliación de la vida personal, familiar y laboral, remuneraciones, política de comunicación y sensibilización en igualdad.

Además, se ha considerado la opinión del personal y del Comité de Dirección, a quienes se les ha consultado mediante encuestas sobre estas cuestiones.

Finalmente, aunque en Brasil y Reino Unido no se han establecido metas cuantificables con plazos definidos, en el Aeropuerto de Londres-Luton, la Estrategia de Igualdad, diversidad e inclusión “*At Work It Is Easy to be me*”, incluye objetivos generales supervisados para mejorar continuamente las condiciones de diversidad e igualdad:

- Atraer, reclutar y retener una fuerza laboral diversa.
- Asegurarse que los empleados sean incluidos, escuchados y tratados de manera justa.
- Crear un equipo senior más diverso cuando los roles estén disponibles.
- Incorporar *Equality, diversity and inclusion* (ED&I) en boletines y actualizaciones.
- Crear un calendario de inclusión que celebre eventos culturales y religiosos.

Además, la eficacia de las políticas y acciones implementadas se asegura mediante un seguimiento periódico, detallado en los apartados ["Seguimiento y evaluación de las actuaciones y metas"](#) y [S1-1](#), lo que garantiza una gestión adecuada de los impactos relacionados.

En este sentido, la facultad para realizar el seguimiento de la aplicación de las acciones acordadas y la evaluación del grado de consecución de los objetivos establecidos en el Plan de Igualdad, reside en la Comisión Paritaria de Igualdad, que se reunirá según lo previsto en dicho Plan, para analizar la implantación de las medidas contenidas en el mismo y solucionar los posibles impactos que se puedan ocasionar en su aplicación. Dicha Comisión está integrada por siete representantes de las organizaciones sindicales presentes en la Coordinadora Sindical Estatal (CSE), y un número equivalente de representantes empresariales, garantizando así la colaboración con los representantes de los trabajadores, y por tanto indirectamente con la propia plantilla, en el establecimiento, el seguimiento de los resultados y la evaluación de las metas.

S1-9: Parámetros: Diversidad

S1-9 64, S1-9 66, S1-9 AR 71

A continuación, con el fin de facilitar la comprensión de la diversidad de género entre la alta dirección y la diversidad de edad entre sus asalariados, se detalla la distribución por géneros en la alta dirección, en número y porcentaje, y la distribución por edades entre los asalariados:

	2024		2024	
	TOTAL (num. por sexo)		TOTAL (%. por sexo)	
	F	M	F	M
Alta Dirección	6	7	46 %	54 %

Distribución de la plantilla por franjas de edad (%) (Consolidado)		
	2023	2024
<30 años (%)	4,62 %	5,10 %
30-50 años (%)	54,78 %	53,36 %
> 50 años (%)	40,60 %	41,54 %

S1-12: Parámetros: Personas con discapacidad

S1-12 79, S1-12 AR 76

Grupo Aena garantiza la accesibilidad universal en el empleo para personas con discapacidad en todos los países donde opera, promoviendo la igualdad de oportunidades y eliminando cualquier tipo de barrera. La Compañía ha implementado un modelo de acceso inclusivo en sus convocatorias y procesos de selección, asegurando adaptaciones según las necesidades de los candidatos con discapacidad.

Para la recopilación de datos sobre empleados con discapacidad, el Grupo Aena ha garantizado el respeto a la confidencialidad y los derechos de privacidad de los trabajadores, cumpliendo con las definiciones jurídicas y los requisitos legales establecidos en cada país en el que opera. Sin embargo, esta normativa local puede influir en los porcentajes reportados, dado que varía según las regulaciones nacionales. Por ejemplo:

En España, los datos se recogen según la legislación vigente, que considera personas con discapacidad a aquellas con un grado de discapacidad reconocido igual o superior al 33%. Esta definición está sujeta a lo estipulado por el Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) y la normativa de integración laboral, que establece medidas específicas de contratación.

Cabe destacar que en España, en las convocatorias de empleo, tanto de promociones internas como en los procesos de selección externa, el candidato que acredite un grado/situación de discapacidad, podrá solicitar la valoración de las adaptaciones posibles a las pruebas a las que aspire y se evaluará cada caso junto con el servicio de medicina laboral. Los aspirantes con discapacidad que soliciten adaptación de tiempos y/o medios deben adjuntar en su solicitud el Dictamen Técnico Facultativo emitido por el Órgano Técnico de Valoración que dictaminó el grado de discapacidad. Por lo que respecta a la adaptación de tiempo para la realización de las pruebas selectivas, es de aplicación lo previsto en la Orden PRE/1822/2006, de 9 de junio, por la que se establecen criterios generales para la adaptación de tiempos adicionales en los procesos selectivos para el acceso al empleo público de personas con discapacidad.

En el Reino Unido, la recopilación de datos sigue las normativas locales que determinan quiénes son considerados personas con discapacidad, conforme a la legislación de igualdad y accesibilidad laboral. De esta manera se publica sus vacantes en plataformas accesibles como *Connect 2 Luton* y en la página web de empleo del Aeropuerto de Londres-Luton, asegurando así la inclusión de personas con discapacidad en el proceso de selección.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En Aena Brasil, se basa en los requisitos del Acuerdo Colectivo y colabora con el Centro de Integración Empresa-Escuela para facilitar el acceso al empleo a jóvenes con discapacidades intelectuales. Además, publica vacantes específicas y adapta el proceso de selección según las necesidades de los candidatos.

En términos cuantitativos, a finales de 2024, el 1,65 % de la plantilla del Grupo Aena cuenta con alguna discapacidad, distribuidos de la siguiente manera:

Empleados con discapacidad				
	2023		2024	
	Efectivos	% sobre la plantilla Total	Efectivos	% sobre la plantilla Total
España ^(A)	121	1,42 %	124	1,42 %
Reino Unido ^(B)	9	1,11 %	27	2,86 %
Brasil	28	3,52 %	22	2,59 %
TOTAL	158	1,56 %	173	1,65 %

(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 2024. En el primer cuatrimestre de 2025 se presentará memoria de seguimiento de los ejercicios 2022, 2023 y 2024 a través de 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 2024, 27 empleados con diversidad funcional han trabajado en el Aeropuerto de Londres-Luton.

S1-16: Parámetros: Métricas de remuneración, brecha salarial y remuneración total

S1-16 97, S1-16 99, S1-16 AR 99, S1-16 AR 100, S1-16 AR 101 (a)

	Brecha salarial (%) ^(A)					
	España		Reino Unido		Brasil	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Alta Dirección	1,1 %	-0,4 %	— %	— %	— %	— %
Directivos y Titulados	3,5 %	2,6 %	35,0 %	41,7 %	21,6 %	25,6 %
Coordinadores	4,4 %	3,9 %	-1,3 %	7,1 %	5,4 %	3,9 %
Técnicos	4,3 %	3,9 %	100,0 %	26,3 %	-1,0 %	0,5 %
Personal de apoyo	4,0 %	3,7 %	12,3 %	7,2 %	23,2 %	23,5 %
Total	1,6 %	1,1 %	18,4 %	18,6 %	14,6 %	15,7 %

(A) Brecha salarial: (Salario bruto medio por hora de los hombres - Salario bruto medio por hora de las mujeres) / Salario bruto medio por hora de los hombres x 100.

El cálculo de la brecha salarial ha sido ajustado conforme a la metodología establecida por la CSRD. Por consiguiente, se ha realizado un recálculo de los datos correspondientes al ejercicio 2023, con el fin de asegurar su comparabilidad. Este ajuste ha implicado emplear el salario bruto medio por hora, en lugar del salario anual de los empleados y empleadas de la plantilla.

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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Como resultado, en 2024 se ha verificado la paridad salarial entre hombres y mujeres, obteniendo un valor para la brecha salarial del 1,1 % en España (1,6 % en 2023). 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 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.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton la brecha salarial en 2024 ha sido de 18,6 % (18,4 % en 2023), 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, 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 76% de hombres en el cuartil salarial más alto en comparación con el 80% en 2023; 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 15,7 % (14,6 % en 2023), debido fundamentalmente a la baja representación femenina que hay en el sector.

Por último, el ratio anual de remuneración, entendido como la relación entre la remuneración total anual de la persona mejor pagada y la mediana de la remuneración total anual de todos los empleados, (excluida la persona mejor pagada), es el siguiente:

Ratio anual de remuneración ^(A)			
España	Reino Unido	Brasil	Total
5,10	27,64	44,65	24,25

(A) Remuneración total anual de la persona mejor pagada / Mediana de la remuneración total anual de toda la plantilla (a excepción de la persona mejor pagada)
Método de cálculo utilizado: índice de Paridad del Poder Adquisitivo (PPA). Banco Mundial (Link). Factor de conversión USD-PPP (dólar internacional ajustado por paridad del poder adquisitivo).

Al igual que en el caso anterior, el cálculo del ratio anual de remuneración se ha basado en las retribuciones totales, incluyendo todos los complementos salariales. Para garantizar la comparabilidad entre las distintas situaciones contractuales de las personas trabajadoras, estos salarios han sido normalizados.

2.2 Formación y desarrollo de capacidades

La formación y el desarrollo del personal es un objetivo estratégico para la Compañía. Esto permite orientar las capacidades de la plantilla del Grupo Aena hacia las nuevas necesidades del negocio y hacer frente a riesgos emergentes.

Entre otros, en el Convenio Colectivo se establece la formación y el desarrollo profesional de la plantilla como herramienta estratégica para mejorar su desempeño, y 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 del personal, el cual es supervisado de forma anual, por la Comisión Paritaria de Formación.

S1-4: Adopción de medidas para hacer frente a los impactos materiales en los trabajadores propios y eficacia de esas medidas

S1-4 37, S1-4 38 (c), S1-4 38 (d)

En 2024, el desarrollo de la carrera profesional de las personas trabajadoras de Aena España y se resume en las siguientes novedades:

- Desarrollo de *Employer Branding*, dirigido a atraer y retener el talento mediante el fomento del sentimiento y orgullo de pertenencia. En este marco, en 2024, se ha acudido a 33 Ferias de empleo en diferentes puntos geográficos, además Aena cuenta con 33 convenios de colaboración con Universidades y Centros Educativos para realización de prácticas académicas o formativas, con un total de 108 docentes durante 2024.
- Nuevos itinerarios formativos que contribuyan a la transformación cultural y digital.
- Programas de gestión de potencial: desarrollo de Planes de Carrera y mejora del Plan de Sucesiones de Puestos Clave. En este sentido, durante 2024, se ha continuado con el Programa de gestión de potencial llamado "Personas 4.0" finalizando los *Assessment* virtuales para un total de 867 personas trabajadoras. También se ha comenzado con la realización de los *Assessment* Presenciales. Durante 2024 se han realizado 30 ediciones para un total de 224 personas trabajadoras.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En detalle, las acciones formativas se materializan en **cursos, seminarios y programas**, diseñados previamente mediante un diálogo con cada una de las áreas y los propios destinatarios, quienes participan en su elaboración a través de encuestas periódicas para detectar sus necesidades formativas. En 2024 destacan las siguientes líneas desarrolladas por Aena España:

- **Formación en Igualdad:** 8.344 personas (un 96 % de la plantilla) han participado en programas de formación en materia de de igualdad entre hombres y mujeres; de ellas, 585 personas (un 7 % de la plantilla) ha realizado este año el curso “Igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres”. Todas las personas que se incorporan a Aena España reciben convocatoria a este curso.
- **Desarrollo del negocio principal:** en relación con mantener el liderazgo en seguridad y eficiencia, se dispone de un catálogo de cursos que contribuyen tanto a la capacitación técnica de la plantilla para el correcto desempeño de sus funciones, como al fomento de la seguridad aeroportuaria y operacional.
- **Programas de Formación de Alta Especialización:** diseñados principalmente para puestos de responsabilidad y son impartidos por prestigiosas escuelas de negocio como IESE, ESADE, IE y diversas universidades. En 2024, 18 directivas participaron en estos programas, centrados en el desarrollo de competencias directivas.
- **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 ofrecen cursos para mejorar la eficiencia energética, reducir la huella de carbono e implementación del certificado BREEAM en edificaciones. También se abordan la gestión de residuos y agua, la inversión en I+D+i, la legislación ambiental, y cursos sobre seguridad laboral, entre otros.
- **Innovación, tecnología y digitalización:** se destaca la importancia de tomar decisiones informadas mediante datos, a través de la formación en Data Experts y el uso de Power BI. Además, se ha diseñado un plan formativo específico para impulsar la transformación digital hacia metodologías ágiles, que abarca tanto formación técnica como conductual, dirigida a diversos equipos de la organización.
- **Ciberseguridad y TIC:** enfocados al fomento de un uso seguro de las tecnologías de la información y las comunicaciones.
- **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. En este sentido, se destacan los siguientes programas:
 - Programa Comunicarte: este programa incluye tanto acciones formativas presenciales como online, dirigidas a todo el personal de estructura de Aena España. Durante este año se han convocado los cursos: “Mentalidad para el cambio” y “Cohesión y Alineación de equipos”, que tendrán continuidad en 2025 y 2026.
 - Programa Customer Centricity: enfocado en la orientación al cliente para una mejor atención de las necesidades de los clientes. Este año como novedad, se va a trabajar conjuntamente con la edición de Innova.

Además de las acciones formativas, el Grupo Aena lleva a cabo **evaluaciones de desempeño** a su plantilla anualmente, con el objetivo de alinear los objetivos individuales, de equipo y corporativos con los resultados y la estrategia global de la Compañía. Con esta medida se busca fortalecer las capacidades individuales de las personas trabajadoras y optimizar el desempeño de los equipos, impulsando su crecimiento personal y profesional.

En cuanto al impulso del crecimiento personal y profesional, destacan los siguientes programas realizados en Aena España:

- **Programa de Coaching:** es una estrategia de desarrollo con metodología no directiva y personalizada adaptada a cada participante/equipo, que pretende potenciar el autoconocimiento, la autoconfianza, automotivación, independencia y responsabilidad para favorecer el desarrollo del potencial conductual en la asunción de nuevos retos, la consecución de los objetivos y contribuir así la mejora del desempeño profesional. Los procesos de equipo se enfocan fundamentalmente en la mejora de la cohesión y unidad de sus miembros, así como alinear roles y esfuerzos para la mejora del rendimiento del equipo, teniendo en cuenta la situación de partida del mismo.
 - En 2024 han participado 20 personas en este programa, de las cuales un 25% son mujeres y un 75% hombres. El 80% de los mismos ha realizado procesos de *coaching* individuales y el 20% restante participa en un proceso de *coaching* de equipo. El 55% de las personas han realizado los procesos con coaches internos (incluido el proceso de equipo) y el 45% restante los han realizado con coaches externos.
 - La media de la ratio de satisfacción en este ejercicio es de 7,81 (escala de 0 a 8).



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- Desde 2007 a 2024, se ha acumulado una participación de 130 personas en procesos de coaching individual y 3 procesos de *coaching* de equipo.
- Programa de *Mentoring* “Líderes desarrollando líderes”: Es un programa de mentoría que promueve la gestión del conocimiento, la transformación cultural y el *networking*, mediante el acompañamiento de profesionales experimentados para el desarrollo de carrera y competencias críticas. El objetivo es transmitir experiencia y *know-how*, fomentar la colaboración y conexión entre diferentes áreas, desarrollar talento, facilitar la adaptación a roles de mayor responsabilidad y potenciar competencias críticas en los *mentees*. Este programa mantiene la consecución de los objetivos.

Hasta 2024, han participado 304 personas (278 en 2023) de las cuales 131 mujeres (117 en 2023), representando un 43 % (42 % en 2023), y siendo el 44 % de los mentores mujeres (43 % en 2023).

A nivel del Grupo Aena, se han implementado o continuado diversos enfoques que se desvían del *mentoring* tradicional, que se vienen desarrollando desde 2014:

- *Mentoring* Recíproco Internacional: Se ha iniciado una nueva modalidad de *Mentoring* en la que las parejas están conformadas por una persona de primer nivel de Brasil y una de primer nivel de España. También es posible que se asignen parejas compuestas por una persona de primer nivel de Luton y otra de nivel similar en España. El objetivo global es favorecer la integración de las filiales internacionales (Brasil y Luton), mediante la consecución de los siguientes objetivos específicos:
 - Favorecer el conocimiento mutuo entre unidades, empezando por posiciones críticas.
 - Favorecer la integración de la multiculturalidad en Aena España, Aena Reino Unido y Aena Brasil.
 - Generar vínculos de relación y entendimiento entre personas clave, que puedan irradiar hacia otros favoreciendo una actitud positiva hacia los diferentes grupos de negocio.
 - Enriquecer la experiencia y visión de las personas que participan.

Entre Aena España y Aena Brasil se lanzó una primera edición con tres parejas en el primer trimestre y una segunda edición en el último trimestre de 2024 con dos parejas más. Entre Aena España y Reino Unido se ha lanzado una edición con una pareja.

En los procesos finalizados, la valoración de consecución de los cuatro objetivos arroja un resultado de 4 sobre 4, con un alto grado de satisfacción personal y entendimiento entre los participantes. Se mantendrá el programa en 2025 con nuevas ediciones Luton-España y Brasil-España.

- *Mentoring* Cruzado: modalidad de *Mentoring* que pone en relación a mentor/a y *mentee* de diferentes empresas de diferentes ámbitos de negocio. Se han desarrollado dos ediciones de Programas de *Mentoring* Cruzado:
 - “Las líderes del futuro”, promovida por la Asociación Española de Directivos (AED) en la que han participado una mentora y una *mentee*.
 - “*Empowering Women Talent*”, promovida por Equipos y Talento en la que han participado 4 mentor/as y 4 *mentees*. También se mantendrá este tipo de *Mentoring* en el año 2025.

S1-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales

S1-5 46 (MDR-T 81)

La eficacia de las políticas y acciones implementadas se asegura mediante un seguimiento periódico, detallado en los apartados ["Seguimiento y evaluación de las actuaciones y metas"](#) y [S1-1](#), lo que garantiza una gestión adecuada de los impactos relacionados.

S1-13: Parámetros: Formación y desarrollo de capacidades

S1-13 83, S1-13 AR 77, S1-13 AR 78

	Porcentaje de la plantilla que ha recibido una evaluación de desempeño	Número de evaluaciones realizadas por persona	Número de evaluaciones realizadas sobre el total acordado por la Dirección
Mujer	26 %	1	100 %
Hombre	22 %	1	100

2024			
	Total horas formación	Total Empleados	Promedio de horas de formación por empleado ^(A)
Hombre	484.196	6.510	74,38
Mujer	247.191	3.999	61,81
Total	731.387	10.509	69,60

(A) Promedio de horas de formación por empleado: Número de horas de formación / número total de personas en plantilla al cierre de ejercicio

Seguimiento y evaluación de las actuaciones y metas

S1-4 38 (d), S1-4 43

En relación con las acciones descritas en el capítulo anterior, el Grupo Aena lleva a cabo un seguimiento y evaluación de su eficacia mediante un enfoque integral. En primer lugar, la Comisión Paritaria de Igualdad se reúne para evaluar la implementación de las políticas a través de las iniciativas mencionadas y analiza la evolución de los objetivos mediante el cálculo de KPIs específicos. Adicionalmente, se generan informes periódicos que detallan los resultados de las acciones emprendidas, lo que permite a la dirección evaluar el impacto de las iniciativas y realizar los ajustes necesarios, basándose en la retroalimentación obtenida de los empleados.

Asimismo, la Compañía distribuye encuestas de satisfacción laboral, las cuales capturan la percepción de los empleados sobre las iniciativas y medidas implementadas, proporcionando datos clave sobre su efectividad.

En todo este proceso, se involucra a los representantes de los trabajadores en la evaluación de estas iniciativas, asegurando que las preocupaciones y sugerencias de la plantilla se consideren en la toma de decisiones.

En cuanto a la definición de metas estratégicas y objetivos, la empresa no establece una colaboración directa con su personal para que participe en el proceso de elaboración de las mismas, ya que son los responsables de cada área y la Dirección, los encargados de definir las metas. Sin embargo, durante la planificación de estos objetivos, se tienen en cuenta sus intereses, los cuales son transmitidos a través de los canales de comunicación disponibles y mediante los representantes legales de los trabajadores.

El cumplimiento de los objetivos también es evaluado por la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, la cual trabaja en estrecha colaboración con los distintos departamentos de la empresa para supervisar la implementación de las acciones necesarias para alcanzar los objetivos establecidos.

3. Salud y Seguridad

S1-1 23

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. Por consiguiente, el Sistema de Gestión de Salud y Seguridad cubre el 100% de los empleados del Grupo Aena.

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 Aena, 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. El documento integra los siguientes principios y compromisos que apuntan a la prevención de accidentes:

- **Prevención Activa y eliminación de Riesgos:** se compromete a impulsar la prevención de riesgos laborales minimizando los riesgos para la seguridad y salud en el trabajo. Este compromiso asegura un enfoque proactivo hacia la prevención de accidentes y enfermedades laborales, adoptando medidas de seguridad que previenen los incidentes antes de que ocurran.
- **Condiciones de trabajo seguras y saludables:** la política enfatiza la necesidad de proporcionar condiciones de trabajo seguras y saludables. Esto incluye no solo la implementación de medidas físicas y procedimientos de seguridad, sino también la capacitación y concienciación continua del personal para reducir riesgos. El Grupo Aena realiza esfuerzos significativos para crear un entorno laboral donde la salud y seguridad sean prioridad en todas las operaciones.
- **Capacitación y sensibilización:** el Grupo Aena asegura la formación y sensibilización continua del personal en seguridad y salud en el trabajo. Mediante programas de formación, la empresa busca equipar a sus empleados con el conocimiento necesario para identificar y gestionar riesgos, lo que fortalece la cultura de seguridad y reduce la probabilidad de accidentes.
- **Consulta y participación del personal:** la política destaca la importancia de la consulta y participación activa del personal y sus representantes en temas de seguridad y salud laboral. El Grupo Aena fomenta que los empleados participen en la identificación de riesgos y la planificación de medidas preventivas, promoviendo una cultura de seguridad colaborativa. Además, el acceso a la información sobre los medios y medidas de prevención está garantizado para todo el personal, lo cual es esencial para fomentar un ambiente de trabajo seguro.
- **Supervisión y control del cumplimiento:** La Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática es el organismo responsable de la supervisión y compromiso del cumplimiento de esta Política.
- **Evaluación continua y mejora del Sistema:** el Grupo Aena se compromete a realizar evaluaciones periódicas del sistema de gestión para medir su desempeño y detectar áreas de mejora. Esta evaluación continua permite a la empresa identificar cualquier desviación o área de riesgo, permitiendo una respuesta ágil y eficaz para mantener altos estándares.

En Aena España esta política ejerce como guía para el Sistema de Gestión de la prevención de riesgos laborales, el cual se apoya además en el Manual, el Plan de Prevención y los Procedimientos e Instrucciones para la seguridad y salud en el trabajo. Estos 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).

En Aena Reino Unido, cuentan con la Política de Salud, Seguridad y Bienestar, una versión de la política del Grupo Aena, adaptada al contexto local del país. 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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Alineado con la política, el Sistema de Gestión de Salud y Seguridad en Reino Unido promueve la adopción de un enfoque proactivo en la cultura de seguridad, el establecimiento de prácticas de reporte abiertas y transparentes, y la mejora continua. Este sistema 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 Sistema de Gestión de Salud y Seguridad se audita externamente cada 3 años por *British Standards Institution (BSI)* e internamente dos veces al año. Demostrando el buen mantenimiento del sistema y el compromiso con la mejora continua.

Asimismo, la **Responsible Business Strategy 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, estas adoptan e integran la mencionada 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, que reflejan el compromiso con la seguridad y salud de los empleados. Además cuentan 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 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.
- El Programa de Control Médico de Salud Ocupacional.
- El análisis ergonómico del trabajo.

Es importante destacar las campañas de sensibilización creadas por la Comisión Interna de Prevención de Accidentes, y la ejecución de inspecciones y auditorías por parte de la Dirección Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo.

En conclusión, el Grupo Aena no solo cuenta con un sólido sistema de gestión de la prevención de riesgos laborales y una política integrada en esta área, sino que ha diseñado su enfoque en múltiples niveles para garantizar la seguridad y salud en el trabajo, con la supervisión de los Comités de Seguridad y Salud a nivel estatal y local. Además, se asegura la participación activa del personal, la formación continua, una supervisión rigurosa y un firme compromiso con la mejora constante, alineando todas estas acciones con su objetivo de minimizar los accidentes en el lugar de trabajo.

S1-4: Actuaciones para hacer frente a los impactos materiales en los trabajadores propios y eficacia de esas medidas

S1-4 37, S1-4 43

Aena España ha desarrollado el Programa Bienestar 360, aplicable a todo el personal, el cual promueve una cultura preventiva y promoción de la salud, el bienestar emocional y la conciliación. De esta manera, Aena España fomenta un ambiente de trabajo respetuoso y digno, así como la conciliación de la vida laboral y personal para sus personas trabajadoras. El Programa Bienestar 360 también busca realizar webinars y publicaciones para promover la salud y bienestar de sus trabajadores, realizando un total de 8 webinars (5 en 2023) y 40 publicaciones (40 en 2023) en 2024.

Además de las reuniones de los Comités de Seguridad y Salud, y las actividades asociadas al Programa Bienestar 360, se han llevado a cabo las siguientes campañas de promoción e información:

Campañas informativas sobre prevención de riesgos laborales:

- Prevención del calor.
- Uso de EPI.
- Integra la PRL en tu día a día.

Campañas de promoción de la salud:

- Campaña de donación de médula ósea.
- Jornada de sensibilización sobre el Cáncer de piel.
- Jornada sobre la salud cardiovascular.
- Campaña de vacunación contra la gripe.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- Campañas de donación de sangre.
- Exámenes de salud realizados en 2024: 6.561
- Vacunas trivalentes durante 2024: La vacunación se ofrece al 100% de la plantilla, y se vacunaron 1.253.

Asimismo, se realizan evaluaciones 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 las personas trabajadoras, 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.

Durante el ejercicio 2024, se han realizado 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. Finalmente se difundió una encuesta a todas las personas trabajadoras, enfocada en la comunicación interna, y cuyo objetivo principal es mejorar la calidad de la comunicación con los equipos y entre ellos.

Por otro lado, en el Aeropuerto de Londres-Luton se han llevado a cabo las siguientes iniciativas:

- 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.
- Campaña #LetsTalk, que anima a los empleados a compartir sus experiencias de bienestar.

Como parte de sus medidas de salud y seguridad, el Aeropuerto de Londres-Luton ha establecido la iniciativa "Get your seasonal flu jab", que promueve la vacunación contra la gripe entre los empleados a través de un acuerdo con el proveedor de Salud Laboral, *Polbridge*. El aeropuerto también celebra el "LLA Fest" en septiembre, un evento de bienestar en el que los empleados pueden participar en actividades junto a sus familias.

Además, en el mes de octubre, desarrollaron la iniciativa de bienestar "Mes de la Salud de la Mujer", y en el mes de noviembre el "Mes de la Salud de los Hombres" con el objetivo principal de aumentar la conciencia y apoyar los desafíos de salud específicos de hombres y mujeres.

S1-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos, la gestión de riesgos y oportunidades materiales

S1-5 46, S1-5 47

En España, se establecen una serie de metas buscando una mejora continua en función de los datos históricos. En el año 2023 se establecieron los siguientes objetivos para el año 2024:

- Número de accidentes inferior a 58
- Índice de incidencia de siniestralidad inferior a 771

Los datos muestran que en 2024 el índice de incidencia de siniestralidad se situó en 621, una reducción del (6) % respecto a 2023.

En Reino Unido, los objetivos más relevantes en materia de salud y seguridad son:

- Realizar Informes de vigilancia de la salud: incremento del 10% con respecto a 2023.
- Establecer un mínimo de 6 compromisos a nivel de dirección, sobre la gestión de la seguridad (SMT/ELT).
- El 90% de las formaciones deben alcanzar un nivel 2/3.
- El 80% de las acciones de mejora continua deben estar cerradas dentro del plazo previsto.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- Employee RIDDOR inferior a 7. (RIDDOR: Reglamento de Informes de Lesiones, Enfermedades y Siniestros Peligrosos).
- Completar el 100% de las evaluaciones de riesgos de salud en cada departamento.

S1-14: Parámetros: salud y seguridad

S1-14 88, S1-14 AR 91

Empleados cubiertos por el sistema de gestión de seguridad y salud del Grupo Aena (%)		
Región	2023	2024
España	100 %	100 %
Reino Unido	100 %	100 %
Brasil	100 %	100 %

	2024
Nº días perdidos por lesiones relacionadas con el trabajo	3.166,00
Fatalidades por mala salud	0,00
Fatalidades por accidentes laborales	0,00
Enfermedades relacionadas con el trabajo	0,00
Nº accidentes de trabajo	203,00
Tasa de lesiones relacionadas con el trabajo ^(A)	12,38

(A) Tasa de lesiones relacionadas con el trabajo: (Nº accidentes / Nº total de horas trabajadas) * 10⁶
 La Tasa de lesiones incluida en esta tabla, es calculada en base a la metodología y conceptos propuestos por la CSRD, incluyendo el número de accidentes en el centro de trabajo y los registrados "in-itinere", con o sin baja del personal propio. Para el valor presentado de 12,38, se han tenido en cuenta todas estas tipologías de accidente en España y Brasil, no pudiendo incorporar los "in-itinere" de Reino Unido, al no ser requeridos por la regulación Británica en materia de Salud y Seguridad.

		2023	2024
Índice de incidencia de siniestralidad	Meta [†]	771	771
	Resultados	663	621
Nº de accidentes	Meta [†]	58	58
	Resultados	55	53

^(†) Las metas son establecidas en el desempeño de la sociedad dominante en España (Aena, SME, S.A.).
 Para la confección de meta, modelo de cálculo y categoría de accidente, se recurre a la doctrina del Instituto Nacional de Seguridad y Salud, órgano perteneciente al Ministerio de Trabajo y Economía Social de España. Tomando como objeto de mejora, el número de accidentes ocurridos durante la jornada de trabajo y estableciendo el índice de incidencia de siniestralidad como [(Nº de accidentes de trabajo con baja durante la jornada de trabajo, (excluyendo los "in itinere") x (100.000 trabajadores)] / (Plantilla media acumulada)].
 Por esta razón, los resultados obtenidos no son comparativos con el marco CSRD, al incluir los sucedidos en "in-itinere" con y sin baja médica.

Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo							
	España		Brasil		Reino Unido		Total
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2024
Actividades formativas (nº)	47	302	32	34	23	9	345
Empleados (nº)	3.132	8.656	537	674	437	210	9.540
Horas de Formación	45.409	122.682	6.637	7.620	2.531	2.989	133.291

S1-17: Incidentes, denuncias y graves impactos en los derechos humanos

S1-17 102, S1-17 103 (a-c), S1-17 103 (d), S1-17 104 (a-b)

A continuación, se presentan los datos relativos a los casos investigados en materia de derechos humanos (discriminación, acoso y otras categorías de derechos humanos) reportados mediante los canales de denuncia disponibles para los empleados, además de las reclamaciones realizadas a través de otros canales internos relacionados con los sub-subtemas de la NEIS S1:

Incidentes, quejas e impactos en los derechos humanos

2024

Número de casos investigados en materia de discriminación (incluyendo acoso), notificados en el periodo de referencia

[Ver tabla del apartado G1-1](#)

El Grupo Aena no ha constatado impactos graves en materia de derechos humanos relacionados con la plantilla en ninguno de los casos investigados en esta materia, al igual que tampoco ha recibido multas, sanciones o indemnizaciones por daños y perjuicios como consecuencia de denuncias o reclamaciones por motivos de discriminación, acoso, o vulneración grave de los derechos humanos en 2024.

Datapoints no aplicables

- DPs no incluidos debido a que, por la actividad de la Compañía, se considera que no son aplicables: S1-7 55, S1-7 56, S1-7 57.
- DPs no incluidos debido a que, tras el Análisis de Doble Materialidad, se ha concluido que no son materiales para la Compañía: SBM-3 13 (b), SBM-3 14 (b), SBM-3 14 (d), SBM-3 14 (f), SBM-3 14 (g), SBM-3 15, SBM-3 16, S1-1 22, S1-4 38 (a), S1-4 39, S1-4 40 (a), S1-4 40 (b), S1-4 42, S1-4 AR 43.
- DPs no incluidos debido a que se trata de información contextual o requisitos condicionales, es decir, la respuesta se proporciona en otro DP vinculado: SBM-3 14, S1-2 29, S1-3 34, S1-10 70, S1-11 75



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

S2 Trabajadores de la cadena de valor

S2-SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas

S2-SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

S2-SBM-2, SBM-3 10 (a), S2-SBM-3 11 (a), S1-SBM-3 11 (d)

El Grupo Aena reconoce la **relevancia estratégica** de su **cadena de valor**, elemento impulsor fundamental para un desarrollo empresarial sostenible y responsable, y para ello realiza una gestión de los impactos, riesgos y oportunidades materiales derivados de las actividades y sus relaciones.

Como líder del sector, el Grupo Aena construye su posición privilegiada respondiendo de manera eficiente y adecuada a las expectativas y necesidades de los grupos de interés que participan a lo largo de su cadena de valor. A través de esta gestión, el Grupo Aena no solo establece relaciones de confianza con clientes, proveedores, empleados y comunidades locales, sino que también genera un valor diferencial que fortalece su liderazgo y contribuye al desarrollo sostenible del sector aeroportuario.

El Grupo Aena garantiza en sus operaciones, no solo la eficiencia y calidad en el servicio, sino también condiciones laborales seguras y estructuradas que benefician a las personas trabajadoras involucradas. En sus relaciones con proveedores, la Compañía aplica un enfoque de gestión responsable y sostenible, seleccionando y supervisando a sus socios comerciales bajo criterios de sostenibilidad y responsabilidad social. Este enfoque asegura que los proveedores compartan los valores éticos de la Compañía. De esta forma, el Grupo Aena contribuye positivamente a la mejora de las condiciones laborales de los empleados de sus proveedores.

Además, el Grupo Aena promueve un ambiente de **trabajo respetuoso y digno** para los empleados de sus proveedores y otros terceros involucrados en sus operaciones. Esta cultura de respeto mejora el bienestar emocional y físico del personal en toda su red de proveedores, generando un impacto positivo en su calidad de vida y su motivación laboral.

Las políticas y condiciones contractuales favorecen la conciliación entre el trabajo y la vida personal de las personas trabajadoras de la cadena de valor, contribuyendo a la **satisfacción laboral** y al **bienestar de los trabajadores**, beneficiando también a sus familias y comunidades.

Finalmente, el Grupo promueve la **remuneración justa e igualitaria** en toda su cadena de valor, contribuyendo a reducir desigualdades y establecer un entorno laboral en el que cada trabajador es valorado y justamente compensado. La remuneración justa e igualitaria refleja el compromiso del Grupo Aena con los aspectos sociales y económicos en sus operaciones, impulsando un modelo de negocio que tiene en cuenta el bienestar y la equidad en todos los niveles de su cadena de suministro.

Dada la relevancia estratégica de la cadena de valor en el Grupo Aena, y de las personas trabajadoras que la conforman, en alineación con el estándar S2-Trabajadores de la cadena de valor, se ha realizado un análisis de los impactos, riesgos y oportunidades que podrían afectarles (para más información consultar el capítulo de [doble materialidad](#)). Como resultado se ha obtenido un listado de impactos positivos relevantes sobre este grupo de trabajadores, que se detalla a continuación.

	NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
	E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
	S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación de la cadena de valor	Positivo / Negativo	Real / Potencial	Horizonte temporal
S2 Trabajadores de la cadena de valor	Condiciones de trabajo	Empleo seguro Tiempo de trabajo Salarios adecuados Diálogo social	Contribución a la generación de empleo digno y respetuoso, generación de unas condiciones de contratación justas y respeto a la libertad sindical para los trabajadores de la cadena de valor.	Cadena de valor ascendente y descendente	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
S2 Trabajadores de la cadena de valor	Igualdad de trato y oportunidades para todos	Conciliación laboral Salud y seguridad Igualdad de género e igualdad de remuneración por un trabajo de igual valor. Diversidad	Contribución a la conciliación de la vida laboral y personal, igualdad de oportunidades e inclusión para los trabajadores de la cadena de valor.	Cadena de valor ascendente y descendente	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo

IROs materiales - Materialidad financiera (Riesgos y Oportunidades): No existen riesgos ni oportunidades materiales según la materialidad financiera.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Los impactos que se han identificado sobre los trabajadores de la cadena de valor se han agrupado en dos grandes temas; las condiciones de trabajo, y la igualdad de trato y oportunidades. Estos abarcan aspectos que se desarrollan a lo largo del apartado como la promoción de unas condiciones laborales dignas, la conciliación laboral y la igualdad de oportunidades.

Para entender mejor el compromiso del Grupo Aena con la gestión de los asuntos que afectan a los trabajadores en su cadena de valor, es importante identificar y organizar los diferentes roles y posiciones que participan en las distintas fases y actividades. Estas actividades están detalladas en el capítulo "[Cadena de valor](#)" del NEIS 2.

La correcta **gestión** y **comunicación** con los grupos de interés es clave para el Grupo 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.

Para ello, el Grupo Aena articula las **relaciones** con sus grupos de interés sobre los **pilares** de la transparencia, la escucha activa, el diálogo, la generación de confianza, la corresponsabilidad 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 de Terceros, Políticas de Derechos Humanos y la Política de Sostenibilidad.

Adicionalmente, el Grupo busca en todos sus **procesos de contratación con proveedores**, el impacto positivo en los empleados de su cadena de valor a través de la eficiencia y el respeto a los principios de igualdad de trato, no discriminación, transparencia, proporcionalidad e integridad tal como se indica en el apartado [G1-2](#).

La **Estrategia de Sostenibilidad de Aena 2021-2030** en España, junto con la **Responsible Business Strategy** en Reino Unido, incluyen medidas para la protección de los derechos humanos, la prevención de riesgos laborales y la promoción de la diversidad e inclusión, con un énfasis en garantizar que las relaciones comerciales del Grupo Aena no expongan a las personas trabajadoras de la cadena de valor a condiciones adversas.

Además de lo mencionado para España, en el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton cuenta con la denominada **Sustainable Supply Chain Charter**, que extiende las prácticas de Sostenibilidad (ambientales, sociales y empresariales) a lo largo de la cadena de valor. Esta Carta recoge los criterios del aeropuerto sobre cómo debe ser el desempeño en sostenibilidad de sus proveedores. De esta forma, permite reconocer las diferencias en la actividad y la madurez de la gestión de la sostenibilidad. 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 **Responsible Business Strategy**. Todo ello permite evaluar de forma continua la gestión de cuestiones ambientales, sociales y de gobierno corporativo.

S2-1: Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor

S2-1 14, S2-1 16, S2-1 19, S2-1 AR 13, S2-1 AR 15

En el marco de su compromiso con la sostenibilidad, la Sociedad cuenta con diferentes políticas, aprobadas por el Consejo de Administración, para gestionar los impactos positivos materiales relacionadas con las personas trabajadoras de la cadena de valor, alineándose con los estándares nacionales e internacionales más exigentes en materia de derechos humanos y ética empresarial. Estas políticas están diseñadas para abarcar tanto a grupos específicos como a la totalidad del personal implicado en la cadena de valor.

En el caso de que alguna de las empresas participantes en la cadena de valor no disponga de un código de conducta o política en derechos humanos, se exige su compromiso formal de adherirse a los principios y valores establecidos en el Código de Conducta de Terceros y la Política de Derechos Humanos del Grupo Aena. Dichos documentos constituyen el marco de referencia para asegurar un entorno laboral respetuoso y ético, promoviendo la integridad y el respeto a los derechos fundamentales en toda la cadena de valor.

A continuación, se detallan las políticas específicas adoptadas por el Grupo Aena para asegurar que los impactos positivos identificados se mantengan y amplíen, promoviendo un entorno de trabajo seguro, justo y respetuoso en todas sus operaciones y relaciones comerciales.

Política de relaciones con los Grupos de Interés:

Esta política, tal y como se ha informado en capítulos previos, busca garantizar relaciones responsables y éticas, fundamentadas en el respeto a los derechos humanos, el desarrollo sostenible y la legalidad vigente, promoviendo la transparencia, la cooperación y el consenso con todos los Grupos de Interés. Asimismo, promueve la creación de valor compartido, el fomento de la diversidad, la protección los derechos humanos y laborales, y asegurar una mejora continua en las interacciones con las comunidades y territorios donde opera Aena. Por ello, su impacto se extiende a las personas trabajadoras de la cadena de valor mediante las relaciones comerciales establecidas con proveedores y socios comerciales. Para más información sobre esta Política, ver el capítulo [NEIS 2 SBM-2](#).



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Código de Conducta de Terceros:

Aena cuenta con un Código de Conducta de terceros, que tiene por objeto definir los estándares mínimos de comportamiento ético y responsable que deben ser observados en los proveedores, clientes y profesionales con los que trabajar en el desarrollo de su actividad, de acuerdo con la cultura empresarial de la Sociedad. Este compromiso 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.

Este documento, tiene carácter de política, y es de aplicación a todos los terceros con los que contrata Aena, S.M.E., S.A. y las sociedades integradas en su grupo en los términos establecidos en el artículo 42 del Código de Comercio.

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.

Asimismo, en el caso de que los terceros subcontraten parte de las actividades que desarrollan para Aena, velarán, a su vez, por que dichos subcontratistas cumplan con lo dispuesto en dicho código.

El Código debe ser expresamente aceptado por todos los Terceros antes de iniciar su relación contractual, convenio, acuerdo colaborativo o mecenazgo con cualquier sociedad del Grupo Aena, salvo que los mismos dispongan de Códigos de Conducta con unos principio de actuación equivalentes.

Este Código fue aprobado por el Consejo de Administración, y está publicado tanto en la Intranet como en la web corporativa. Los Grupos de Interés, en particular los trabajadores de la cadena de valor, pueden expresar sus inquietudes relacionadas con esta política a través de los canales de comunicación existentes. Estas aportaciones podrán influir en futuras modificaciones de la política.

Para más información sobre la relación con los proveedores, consultar los apartados [G1-2](#) y [G1-6](#).

Adicionalmente, la **Política de Sostenibilidad** y la **Política de Derechos Humanos**, descritas en el capítulo [S1](#), tienen por objeto incluir los intereses y derechos laborales de los trabajadores de la cadena de valor, y están directamente relacionadas con los impactos positivos materiales que se han identificado para este colectivo afectado por las actividades del Grupo Aena.

El propósito de estas políticas es ampliar el enfoque y alcance de los compromisos para respetar y promover los derechos humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente, a todos los trabajadores de la cadena de valor. Estos derechos incluyen la libertad sindical, el derecho de asociación y negociación colectiva, la prohibición del trabajo infantil y la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio, entre otros. La Compañía además declara su oposición absoluta a la esclavitud moderna, la trata de personas y cualquier otra práctica que atente contra la dignidad individual o colectiva en sus relaciones comerciales.

Tal y como recoge la Política de Derechos Humanos, el Grupo Aena establece mecanismos eficaces de reclamación en sus operaciones, para que los individuos que potencialmente puedan ver sus Derechos Humanos vulnerados, tengan la capacidad de poner en conocimiento de la Sociedad tal situación. Es decir, el Grupo Aena pone a disposición de los trabajadores de la cadena de valor, mecanismos para facilitar la comunicación y la reparación de impactos si ocurriesen. Estos son descritos en el apartado [S2-2](#).

A través de estas medidas, la Sociedad asegura que las cuestiones de sostenibilidad consideradas materiales sean gestionadas de manera eficaz.

Además de lo mencionado anteriormente, de acuerdo con las directrices del Grupo Aena, el Aeropuerto de Londres-Luton, se compromete a gestionar los impactos materiales sobre los trabajadores de su cadena de valor a través de un amplio conjunto de políticas y prácticas que se alinean con las normas establecidas por la ley:



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- El Código de Conducta de LLA, que se aplica a cualquier persona con la que la empresa trabaje, se basa en los principios rectores de Aena. Demuestra su compromiso con los derechos humanos, el respeto individual y la igualdad de oportunidades cultivando un entorno de trabajo respetuoso y apoyando el equilibrio entre la vida laboral y personal de todos los trabajadores de la cadena de valor.
- Política de sostenibilidad, que extiende sus prácticas ESG a toda la cadena de suministro, abarcando a todas las partes interesadas, incluidos los trabajadores de la cadena de valor en LLA.
- Airport Management Notice, relativo al *Contractor Code of Practice 2024*, el cual establece las normas y procedimientos mínimos operativos en materia de salud, seguridad, medioambiente y calidad que deben cumplirse en cualquier instalación o bajo su control.
- *Modern Slavery Statement*, donde se recogen los siguientes compromisos:
 - Actuar de forma ética e íntegra en todas las relaciones comerciales;
 - Aplicar y hacer cumplir sistemas y controles eficaces para garantizar que no haya casos de esclavitud y trata de seres humanos
 - Garantizar la transparencia en nuestra propia empresa y en el enfoque de la lucha contra la esclavitud moderna en todas nuestras cadenas de suministro.
- Whistleblowing Policy: Esta política se aplica a todas las personas empleadas en las filiales de Reino Unido del Grupo, así como a los contratistas y consultores. Su objetivo es alentar al personal a denunciar en caso de sospecha de actuación incorrecta y proporciona una vía independiente y confidencial para comunicar cualquier preocupación en el lugar de trabajo. Esta política procura garantizar la claridad sobre el propósito y el uso de la línea directa. Los detalles de la denuncia de irregularidades también se han añadido
- Equal Opportunities, Inclusion and Dignity at Work Policy: Establece el compromiso de ofrecer igualdad de oportunidades en el empleo y evitar la discriminación.
- Procurement Policy: Esta política establece la ética de esforzarse por adquirir bienes y servicios que se produzcan y entreguen en condiciones que no impliquen abuso o explotación.

Para garantizar la consecución de los objetivos marcados en las políticas anteriormente mencionadas, el Grupo Aena continuará desarrollando las actuaciones en materia de contratación, como ha venido desarrollando hasta la actualidad. Para más información sobre estas medidas, ver el apartado [S2-4](#).

S2-2: Procesos para interactuar con los trabajadores de la cadena de valor sobre los impactos

S2-2 22 (a), S2-2 22 (b), S2-2 22 (c), S2-2 23

El Grupo Aena, consciente de la relevancia estratégica de los trabajadores de su cadena de valor, cuenta con diversos canales para mantener una interacción efectiva con ellos, y considerar así sus intereses y opiniones en la toma de decisiones. Los directores de expediente son los responsables de garantizar la gestión de la información, colaborando directa y estrechamente y de manera continua, desde la publicación del expediente. En esta fase se pone a disposición de los licitantes un buzón para remitir sus dudas sobre los expedientes, pudiendo así interactuar con el responsable del expediente y aclarar sus dudas que son publicadas para conocimiento de todos los posibles licitadores. Posteriormente, este mismo responsable, continúa la comunicación con los responsables de contrato de cada empresa proveedora vinculada finalmente al expediente y a las necesidades asociadas.

Se dispone de dos *landing page* específicas, Portal de contratación de proveedores de Aena y el Portal Aena Empresas, donde se publican los expedientes y contratos menores, pliegos, licitaciones comerciales, adjudicaciones y otra información adicional relativa a las licitaciones. 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, la cual se complementa con buzones de correo electrónico específicos, creados para que los proveedores puedan obtener información sobre el proceso de participación en las licitaciones, las contrataciones comerciales, la resolución de dudas o problemas técnicos, y cualquier consulta relacionada con clientes y facturación. Las ofertas técnicas y económicas están cifradas, siendo su apertura secuencial.

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 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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

El sitio web 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. El responsable de contratos se encarga de tener en cuenta las perspectivas de los trabajadores de la cadena de valor, debido a que cada departamento tiene sus propios proveedores..

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, 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.

Finalmente, la empresa adopta medidas destinadas a comprender las perspectivas de aquellos trabajadores que pueden ser especialmente vulnerables o marginados, como las personas con discapacidad. Este enfoque se lleva a cabo a través del diálogo con los diferentes grupos de interés, cuyas necesidades y preocupaciones se tienen en cuenta a la hora de elaborar e incorporar criterios sociales y medioambientales en los procesos de licitación. De esta manera, la empresa integra dichas perspectivas en sus decisiones. Para más información sobre estas medidas, consultar apartado [G1-2](#).

S2-3: Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los trabajadores de la cadena de valor planteen sus inquietudes

S2-3 27 (a), S2-3 27 (b), S2-3 27 (d), S2-3 28

Como resultado del análisis de doble materialidad, no resultaron impactos negativos materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor. No obstante, a continuación se indican los procesos establecidos para prevenir la materialización de algún impacto negativo sobre los trabajadores de la cadena de valor.

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

En España las comunicaciones pueden tramitarse a través del Director del Expediente y el Canal de denuncias. A estos efectos, 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 cualquier tercero, incluidos consumidores o usuarios finales, pueda expresar sus inquietudes o tratar, reportar, denunciar, y comunicar conductas o hechos relativos al incumplimiento de los principios de Derechos Humanos, así como el resto de normativa en vigor, en cualquier empresa del Grupo Aena y/o su cadena de valor. Para más información sobre la gestión de estos canales, consultar el apartado [G1-1](#).

Por otro lado, 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 otros grupos de interés (proveedores y arrendatarios) para evitar posibles problemas derivados de la falta de familiaridad con los medios electrónicos.

También se dispone de otras herramientas y canales para conocer las necesidades y expectativas de:

- Proveedores: consultas preliminares de mercado, grupos de trabajo para intercambio de información y mejora del servicio, comités de usuarios, seguimiento y gestión de reclamaciones, 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: ferias y encuentros comerciales para dar a conocer las licitaciones, 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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

S2-4: Adopción de medidas para hacer frente a los impactos materiales sobre los trabajadores de la cadena de valor, y enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor, y eficacia de esas medidas

S2-4 31 (a), S2-4 31 (b) (MDR-A), S2-4 36, S2-4 38

Para garantizar un impacto positivo en su cadena de valor, el Grupo Aena desarrolla e implementa diferentes medidas orientadas a asegurar el respeto a los Derechos Humanos y la mejora de las condiciones laborales de todas las personas vinculadas a su ecosistema. Estas acciones buscan no solo cumplir con los estándares internacionales, sino también fomentar un entorno responsable, ético y sostenible en todas las fases de sus operaciones y relaciones comerciales. Entre estas medidas, se encuentra:

- La inclusión de aspectos sociales y cláusulas de derechos humanos en los pliegos de contratación. A este respecto, en 2024 se han incorporado cláusulas de obligado cumplimiento en el 100% de los contratos.
- 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 incluían aspectos ESG a efectos de su valoración en la oferta técnica, suponiendo un 10% de la puntuación global. Entre los criterios de carácter social requeridos se encuentra por ejemplo, disponer del certificado SA 8000 Gestión Responsabilidad Social, del certificado ISO 45001 de Seguridad y Salud en el trabajo, o el 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).
- El II Plan de Igualdad de Aena España incluye la inclusión de criterios de desempate orientados a favorecer la contratación de aquellas empresas que cuenten con un mayor porcentaje de mujeres empleadas en la plantilla, a cumplir en el período 2022-2026.

El Grupo 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, destacan:

- Las Instrucciones Internas de Contratación, que aplican a las Sociedades del Grupo Aena en España.
- 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.
- Manual Interno de Procedimiento de contratación de proveedores. Este manual tiene como objetivo complementar, de manera procedimental y obligatoria, ciertos aspectos del proceso de contratación que, bajo la legislación aplicable a Aena en España, requieren una regulación más detallada. Esto permitirá precisar su forma de aplicación a nivel procedimental.
- Guía y herramienta para la evaluación técnica de expedientes de proveedores, cuyo objeto es servir de marco para las diversas unidades proponentes del Grupo 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.

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 **Responsible Business Strategy** 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.

En todos los casos, los principios de actuación que rigen los procedimientos internos, mencionados son el cumplimiento de los derechos humanos y derechos laborales, garantizar la seguridad y calidad en el servicio, el compromiso medioambiental, asegurar la integridad y respeto a la legalidad y comportamiento ético, la lucha contra la corrupción, tráfico de influencias y defensa de la competencia, evitar conflicto de intereses en cualquiera de sus formas, proteger la confidencialidad de la información y la transparencia y fiabilidad de la información, proteger el derechos de las comunidades, y absoluto rechazo al trabajo infantil y a la esclavitud moderna.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

No se han identificado en 2024 casos graves en materia de derechos humanos, como pueden ser los derechos de libertad sindical, negociación colectiva, empleo de mano de obra infantil o trabajo forzado o no consentido en ninguna contratación con proveedores, si bien se han investigado dos denuncias en materia de acoso laboral (ver tabla general de denuncias capítulo [G1](#))

Adicionalmente, en el apartado [G1-2](#), se encuentra mayor detalle sobre la gestión de proveedores en relación con los pliegos de contratación específicos.

S2-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales

S2-5 41 (MDR-T), S2-5 42

El Grupo Aena cuenta con indicadores cualitativos que permiten el monitoreo de la eficacia de las políticas y las acciones, como la inclusión de cláusulas específicas en materia de sostenibilidad y calidad en los contratos con proveedores. Para ampliar información acerca del seguimiento de esta materia, puede consultarse el apartado [G1-2](#).

Datapoints no aplicables

- DPs no incluidos debido a que, tras el Análisis de Doble Materialidad, se ha concluido que no son materiales para la Compañía: S2 SBM-3 10 (b), S2 SBM-3 11 (b), S2 SBM-3 11 (c), S2 SBM-3 11 (e), S2 SBM-3 12, S2 SBM-3 13, S2-3 27 (c), S2-4 32 (a), S2-4 32 (b), S2-4 33 (a), S2-4 33 (b), S2-4 33 (c), S2-4 34 (a), S2-4 34 (b), S2-4 35.
- DPs no incluidos debido a que se trata de información contextual o requisitos condicionales, es decir, la respuesta se proporciona en otro DP vinculado: S2-2 24, S2-3 29.

S3 Colectivos afectados

S3-SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas

SBM-2-7

El Grupo Aena reconoce la importancia fundamental de las opiniones, intereses y derechos de los colectivos afectados por sus operaciones, entendiendo que su consideración es esencial para el desarrollo y la evolución de su estrategia y modelo de negocio. En el marco de los requerimientos de la NEIS S3, la Compañía adopta un enfoque proactivo que promueve una gestión responsable de los impactos, riesgos y oportunidades materiales, consolidando su compromiso con la sostenibilidad, el diálogo continuo con las partes interesadas y el respeto a los derechos humanos.

El marco estratégico del Grupo Aena, conformado por el Plan Estratégico 2022-2026, la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y el Plan de Acción Climática 2021-2030 en España, así como la *Responsible Business Strategy* en Reino Unido y el Plan de Acción Climática de Aena Brasil, refleja su firme determinación de mitigar los impactos negativos derivados de sus actividades y maximizar los beneficios que aportan a las comunidades locales y otros colectivos afectados.

Este enfoque refleja el compromiso del Grupo Aena con la mejora continua, la transparencia y la participación de las comunidades y partes interesadas, consolidando un modelo de negocio que genera valor compartido y contribuye a la construcción de un futuro más equilibrado y sostenible.

S3-SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

SBM-3 8 (a), 8 (b), 9 (a)i, 9 (a)ii, 9 (b)i, 9 (c), 9 (d), 10, 11

Reconociendo la importancia de los colectivos afectados, el Grupo Aena ha llevado a cabo un análisis exhaustivo de los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con estas comunidades (consultar el apartado [IRO-1: Doble Materialidad](#)). Este análisis ha permitido identificar impactos positivos y negativos materiales, así como un riesgo material significativo. Sin embargo, no se han detectado oportunidades materiales en este contexto.

El Grupo Aena ha realizado un análisis de identificación y evaluación de los colectivos potencialmente impactados de forma material por sus actividades, tanto en sus operaciones propias como a lo largo de su cadena de valor. En este sentido, el Grupo Aena distingue dos tipos principales de colectivos: aquellas ubicados en torno a sus sitios operativos y aquellos vinculados a su cadena de valor.

Los colectivos ubicados en torno a los sitios operativos son aquellos que residen o trabajan en las inmediaciones de los aeropuertos y helipuertos, tanto en España, como en Reino Unido y Brasil; y que pueden verse expuestos al impacto acústico generado por el aterrizaje y despegue de aeronaves. Para hacer frente a estos desafíos, Aena implementa medidas orientadas a la aplicación de acciones preventivas y correctoras, con el objetivo de reducir al máximo las posibles afecciones a las comunidades locales.

Por otro lado, el Grupo Aena identifica que, dentro de su cadena de valor, ciertos colectivos pueden experimentar impactos indirectos relacionados con sus actividades. Los posibles riesgos asociados a estos colectivos incluyen cambios en las condiciones laborales y prácticas operativas no alineadas con la sostenibilidad. Para prevenir y mitigar estos impactos, el Grupo Aena establece requisitos específicos para sus proveedores, asegurando que operen conforme a los principios de la OIT y los ODS de las Naciones Unidas. Estos aspectos se detallan y se pueden consultar en el capítulo [S2](#).

Entre los impactos negativos más significativos identificados en las poblaciones próximas a los aeropuertos, se encuentra el ruido derivado de las operaciones aeroportuarias, que representa un desafío generalizado y sistémico, particularmente en aeropuertos de alta actividad como Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Londres-Luton. Este impacto puede afectar a las comunidades cercanas, razón por la cual la Compañía ha priorizado su gestión en su Estrategia de Sostenibilidad. Es por ello que se implementan planes de acción para gestionar este impacto, con un enfoque especial en edificaciones de uso sensible (hospitales y centros educativos), cumpliendo con la normativa de ruido ambiental. Esta línea de acción se enmarca en el programa "Comunidad y Cadena de Valor Sostenible" de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 del Grupo Aena, uno de cuyos objetivos es limitar y disminuir el ruido en las comunidades locales y proteger la calidad de vida de los colectivos afectados.

Asimismo, el Grupo Aena ha identificado impactos positivos materiales sobre los colectivos afectados, implementando una serie de medidas e iniciativas para el fomento del desarrollo socioeconómico, la generación de empleo y la mejora de infraestructuras locales. Estas iniciativas contribuyen al crecimiento económico, fortalecen las economías regionales y mejoran la calidad de vida. Algunas de las medidas que fomentan el desarrollo socioeconómico en las comunidades afectadas son las siguientes:



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- Operaciones aeroportuarias: el Grupo Aena impulsa el crecimiento económico y el desarrollo sostenible en las regiones cercanas a sus aeropuertos ya que facilita el fortalecimiento de sectores clave como el turismo y el transporte. Además, la operación aeroportuaria mejora las infraestructuras locales, potenciando la conectividad y facilitando el desarrollo de actividades económicas asociadas.
- Contribución económica y social: el Grupo Aena promueve diversas iniciativas orientadas a apoyar las economías locales y mejorar el bienestar de las regiones donde opera. Estas iniciativas incluyen programas de participación comunitaria enfocados en reforzar el desarrollo socioeconómico y la integración de las comunidades locales en su ámbito de influencia. Además, la Compañía realiza inversiones continuas en tecnologías e infraestructuras de última generación, priorizando la seguridad y comodidad de los pasajeros.

Estas actividades, presentes a lo largo de toda la cadena de valor del Grupo Aena, tienen un impacto significativo en las comunidades donde la Compañía opera, tanto en España como en sus filiales internacionales. El compromiso del Grupo Aena con la creación de valor compartido y el desarrollo sostenible refuerza su papel como motor de crecimiento económico, generación de empleo y mejora de la calidad de vida en las regiones donde opera.

El riesgo material que ha sido identificado es el rechazo social asociado al ruido, que podría derivar en costes adicionales o daños reputacionales. Para gestionarlo, el Grupo Aena mantiene un diálogo constante con las comunidades afectadas, promoviendo la transparencia e integrando sus perspectivas en la toma de decisiones. Además, el Grupo Aena ha implementado mecanismos para monitorizar y evaluar el impacto acústico, como los mapas estratégicos de ruido e instrumentos de seguimiento.

La relación del Grupo Aena con los colectivos afectados no solo representa un conjunto de riesgos y oportunidades, sino también una dependencia estratégica clave para su modelo de negocio. En este sentido, la integración de estas relaciones en su estrategia permite adaptar continuamente sus prácticas y políticas, garantizando un desarrollo sostenible y responsable. Esto incluye la publicación de información transparente sobre los impactos de sus operaciones y la implementación de medidas correctivas para mitigar el impacto acústico. No se han detectado oportunidades materiales relacionadas con este asunto.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación de la cadena de valor	Positivo / Negativo	Real / Potencial	Horizonte temporal
S3 Colectivos afectados	Derechos económicos, sociales y culturales de los colectivos	Otros derechos de los colectivos afectados	Contribución al crecimiento económico, generación de empleo, desarrollo y movilidad de las comunidades locales donde el Grupo Aena opera.	Toda la cadena de valor	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
S3 Colectivos afectados	Derechos económicos, sociales y culturales de los colectivos	Otros derechos de los colectivos afectados	Afectación a las comunidades del entorno por impacto acústico.	Cadena de valor descendente	Negativo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo

IROs materiales - Materialidad financiera (Riesgos y Oportunidades)

Tema	Subtema	Subsubtema	Direccionador	Descripción del riesgo / oportunidad	Ubicación de la cadena de valor	Riesgo / Oportunidad	Horizonte temporal
S3 Colectivos afectados	Derechos económicos, sociales y culturales de los colectivos	Otros derechos de los colectivos afectados	Los aeropuertos concentran un gran número de actividades con maquinaria, movimiento de vehículos, tanto en accesos como en el interior de los mismos, y operaciones de aeronaves. Estas fuentes de ruido, principalmente las aeronaves, conllevan molestias a la sociedad, pero también han de ceñirse a estrictos controles normativos y tienen una exposición mediática destacable. Es por estos motivos que se podría incurrir en costes adicionales o pérdidas reputacionales, que se trasladarían eventualmente a pérdidas de ingresos.	Aumento de costes, perjuicio reputacional y pérdida de ingresos por impacto acústico.	Cadena de valor ascendente	Riesgo	Corto plazo Medio plazo Largo plazo



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

S3-1: Políticas relacionadas con los colectivos afectados

S3-1 14 (MDR-P), S3-1 16 (a), S3-1 16 (b), S3-1 16 (c), S3-1 18, S3-1-AR 9

El compromiso del Grupo Aena con los colectivos afectados se traduce en un sólido marco de políticas integrales, diseñadas para gestionar de manera eficiente los impactos, riesgos y oportunidades asociados a sus operaciones. Estas [políticas](#) están orientadas a promover un desarrollo sostenible, minimizando los impactos negativos y maximizando los beneficios a largo plazo. Este enfoque subraya la intención de la Compañía de crear valor compartido con todos sus grupos de interés, garantizando al mismo tiempo la protección de los derechos humanos y el bienestar de las comunidades afectadas.

Las políticas del Grupo Aena tienen un alcance global, que abarca todas las actividades del Grupo Aena y sus filiales, enfocándose en las comunidades afectadas y tanto las fases anteriores como posteriores de la cadena de valor. En sus filiales internacionales, las políticas pueden ser adaptadas para cumplir con normativas locales, siempre bajo la supervisión de la Alta Dirección y el Consejo de Administración. Este último, junto con la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, no solo supervisa el cumplimiento de estas políticas, sino que también evalúa su eficacia periódicamente y fomenta mejoras continuas. La Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, además, asegura que las políticas de la Compañía incluyan principios, compromisos y estrategias relacionadas con el respeto a los derechos humanos y a las comunidades que pueden verse afectadas por la actividad económica que realiza.

Política de Sostenibilidad

Para el Grupo Aena la sostenibilidad se entiende y se define en su política como el compromiso por el progreso social, el equilibrio medioambiental y el crecimiento económico, que debe guiar el propio modelo de negocio y las actuaciones de la Compañía.

En esta, se busca 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, así como establecer los principios y directrices de dicha gestión, entendiendo como grupos de interés aquellos colectivos, entre otros, que pueden verse impactados por la actividad de la Compañía.

La Política de Sostenibilidad, abordada con mayor detalle en el apartado "[Políticas Medioambientales](#)", y la Estrategia de Sostenibilidad, desarrollada en el apartado [NEIS 2 SBM-1](#), establecen entre sus principios generales de actuación en materia de sostenibilidad la minimización de los impactos ambientales de la actividad de la Compañía, bajo un enfoque preventivo, y en especial en lo relativo a la gestión del ruido.

Asimismo, entre sus objetivos, establece la contribución al desarrollo sostenible, creando valor a largo plazo, maximizando los impactos positivos, y minimizando los negativos en la sociedad y el medioambiente a lo largo de toda la cadena de valor, mediante un comportamiento ético y transparente.

Política de Derechos Humanos

Por otro lado, la Política de Derechos Humanos formaliza el compromiso y responsabilidad de respetar y proteger los Derechos Humanos de las partes interesadas y comunidades afectadas con el objetivo de evitar cualquier forma de abuso o vulneración y, en especial, evitar causar o contribuir activamente a cualquier forma de impacto adverso sobre los Derechos Humanos de las partes interesadas o afectadas por las relaciones de negocio, con el objetivo de no ser cómplice de ninguna forma de abuso o vulneración, estableciendo los principios generales necesarios para asegurar dicho compromiso y responsabilidad. Así, este compromiso trasciende a las personas que forman parte del Grupo Aena e incluye a quienes colaboran a lo largo de la cadena de valor, así como a todas las comunidades que habitan en el entorno en el que se desarrollan sus operaciones, incluidos los pueblos indígenas y otros colectivos en situación de vulnerabilidad.

Adicionalmente, el Grupo Aena establece el compromiso de prestar un servicio seguro, accesible y de calidad para todos, y de proteger a los diferentes colectivos en el uso de los servicios ofrecidos.

La Política de Derechos Humanos incluye información clave necesaria para garantizar una representación fiel de los compromisos de la Compañía con las comunidades afectadas y se articula en torno a tres aspectos esenciales:

- **Participación:** fomenta un diálogo abierto, respetuoso y transparente con las comunidades, considerando sus perspectivas y preocupaciones.
- **Debida diligencia:** implementa un proceso continuo de debida diligencia en derechos humanos para identificar, prevenir, mitigar y responder a los riesgos de impactos negativos, no solo en sus operaciones directas, sino también en su cadena de valor. Esto permite que la Compañía actúe de manera proactiva para evitar vulneraciones que puedan afectar a las comunidades.
- **Reparación:** la política establece canales de denuncia y reclamación accesibles para cualquier persona o comunidad que pueda verse afectada por sus actividades. Estos canales garantizan la confidencialidad y la protección del denunciante, permitiendo a Aena responder de manera efectiva y facilitar, cuando sea necesario, la reparación de los impactos negativos.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En el caso del impacto acústico, la Política de Derechos Humanos garantiza que el Grupo Aena actúe de manera proactiva para mitigar los efectos negativos sobre las comunidades, mediante medidas como la insonorización de viviendas y la optimización de las operaciones. Asimismo, establece mecanismos de reparación mediante canales accesibles de denuncia y reclamación, asegurando una respuesta adecuada a los riesgos que puedan materializarse.

El Grupo Aena también implementa un proceso de evaluación continua que le permite identificar riesgos potenciales y reales, actuando proactivamente para prevenir cualquier vulneración de los derechos humanos. Este enfoque preventivo garantiza una gestión eficaz de los riesgos asociados a sus operaciones y a su cadena de valor, promoviendo una relación de confianza con las comunidades y otros grupos de interés.

Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo

La Política de Gestión Integrada, abordada con mayor detalle en el apartado "[Políticas Medioambientales](#)", abarca la calidad, el medioambiente, la eficiencia energética y la seguridad y salud en el trabajo. Se centra en la excelencia operativa y la prevención de impactos negativos, como los riesgos ambientales y sociales asociados a las operaciones aeroportuarias. Esta política promueve la excelencia operativa y para ello establece en sus principios, los cuales deben servir como guía y marco de referencia en el desarrollo de su actividad, que se buscará asegurar la protección del medioambiente y la prevención de la contaminación, integrando criterios de desarrollo sostenible que contribuyan a reducir el impacto de su actividad, (y en especial en lo relativo a, entre otros, la gestión del ruido, fomentando el alineamiento con los objetivos marcados en la Estrategia de Sostenibilidad.

El Grupo Aena aborda, mediante esta política, el principal riesgo material identificado en relación con los colectivos afectados. La Política de Gestión Integrada establece controles rigurosos y medidas preventivas para garantizar el cumplimiento de las normativas medioambientales y sociales.

Política de Relaciones con los Grupos de Interés

La Política de Relaciones con los Grupos de Interés fomenta un diálogo transparente, fortaleciendo relaciones de confianza con las partes interesadas. Define a sus comunidades impactadas en el marco de sus grupos de interés, y establece entre sus principios la actuación con responsabilidad y la construcción de 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 Compañía.

La Política de Relaciones con los Grupos de Interés fomenta el dialogo constante y la participación de las comunidades en la planificación de proyectos, lo que permite gestionar de manera efectiva el riesgo reputacional y prevenir conflictos sociales.

Asimismo, también establece entre sus principios el trabajo orientado hacia el consenso con los grupos de interés, especialmente con las comunidades locales y en los territorios donde opera el Grupo Aena, tomando en consideración sus necesidades, puntos de vista y expectativas. Por último, también se establece el principio de impulsar la involucración de los grupos de interés en el proyecto empresarial de la Compañía, 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.

S3-2: Procesos para colaborar con los colectivos afectados en materia de impactos

S3-2 21 (a), S3-2 21 (b), S3-2 21 (c), S3-2 21 (d), S3-2 22

La interacción del Grupo Aena con los colectivos afectados se basa en un marco integral diseñado para garantizar un diálogo continuo, directo y transparente. La gestión de esta continua interacción con los colectivos afectados es responsabilidad de áreas específicas del Grupo Aena como, por ejemplo, la gestión de los planes de aislamiento acústico. Además, la estructura organizativa del Grupo Aena incluye roles dedicados a asegurar que estas interacciones se lleven a cabo de manera efectiva y que los resultados sean integrados en los resultados operativos de la Compañía. Con el fin de abordar las cuestiones planteadas por los colectivos afectados, el Grupo Aena cuenta con canales y plataformas específicos que permiten a las comunidades expresar sus inquietudes de manera directa y sencilla, y recibir información detallada sobre las acciones de la Compañía.

El transporte aéreo tiene una importancia estratégica al fortalecer la conectividad, desempeñando un papel esencial en la cohesión territorial, especialmente para las comunidades no peninsulares, y se posiciona como un motor fundamental en la economía, ya que impulsa el desarrollo del turismo, un sector clave para la economía. La red de aeropuertos y helipuertos del Grupo Aena es un pilar clave para garantizar la movilidad, el desarrollo y el crecimiento económico de las comunidades locales.

Las perspectivas de las comunidades afectadas se integran en las decisiones y actividades de la Compañía. El Grupo Aena interactúa tanto con las comunidades afectadas como con representantes legítimos o expertos que tienen conocimiento de sus necesidades específicas. Esta interacción se realiza en diversas etapas, incluyendo la planificación estratégica y la operación diaria, a través de reuniones periódicas y consultas públicas. Los resultados de estas interacciones se integran en las decisiones estratégicas, asegurando que se reflejen las prioridades y preocupaciones de las comunidades.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Para la gestión del impacto acústico en España, y conforme a la modificación de la Ley 48/1960 de Navegación Aérea, se han establecido Comisiones Mixtas. Estas comisiones informan sobre la delimitación de servidumbres acústicas en los aeropuertos españoles, que consisten en limitaciones y restricciones al uso del suelo en zonas afectadas por el ruido aeronáutico, y los Planes de Acción de estas servidumbres, que incluyen las medidas necesarias para reducir el impacto acústico en esas zonas. Su objetivo es mitigar los efectos del ruido sobre las comunidades cercanas, garantizando un equilibrio entre la operación aeronáutica y el bienestar de la población.

Estas Comisiones Mixtas están integradas por representantes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la Comunidad Autónoma afectada y los ayuntamientos implicados, así como Aena España. Tienen como principales funciones la emisión de informes preceptivos sobre las propuestas de servidumbres acústicas y velar por el cumplimiento de los planes de acción asociados. La periodicidad de sus reuniones es a demanda, pudiendo ser convocadas por el presidente de la Comisión, a iniciativa de la Secretaría o cuando así lo solicite cualquiera de sus miembros.

En el Reino Unido, el Comité Consultivo del Aeropuerto de Londres-Luton reúne a representantes de la autoridad local, grupos comunitarios y otros grupos de interés, permitiendo mantener un diálogo constante sobre los impactos ambientales y sociales del aeropuerto en la comunidad local. Este comité, además, evalúa periódicamente informes acústicos trimestrales y anuales. Dentro de este contexto, "Luton Rising" es una iniciativa impulsada por el Aeropuerto de Londres-Luton con el objetivo de promover el crecimiento sostenible y el desarrollo económico en la región de Luton y sus alrededores. Esta iniciativa se centra en maximizar los beneficios económicos y sociales del aeropuerto para las comunidades locales, a través de inversiones en infraestructuras, creación de empleo y apoyo a proyectos comunitarios. Esta iniciativa trabaja en estrecha colaboración con el Comité Consultivo del Aeropuerto de Londres-Luton (LLACC) y otras partes interesadas para asegurar que el crecimiento del aeropuerto se realice de manera equilibrada y beneficiosa para todos.

En Brasil, el Reglamento de Aviación Civil (RBAC) obliga a los aeropuertos con un movimiento medio anual de aeronaves superior a siete mil en los últimos tres años a crear una Comisión de Gestión del Ruido Aeronáutico (CGRA). Entre los aeropuertos gestionados por Aena Brasil, seis cuentan con una CGRA, cuyo objetivo es la elaboración, actualización y aplicación del Plan de Zonificación de Ruido Aeronáutico (PZR) de los aeródromos. Las CGRA son responsables de proponer medidas para monitorear el ruido, identificar los lugares más críticos, controlar y apoyar las acciones para mitigar el problema, entre otras actividades. Las CGRA de Brasil son foros de colaboración compuestos por empleados del aeropuerto, representantes de las comunidades aledañas, agencias ambientales, personal de la torre de control, así como autoridades de los municipios cubiertos por el PZR, y otras partes involucradas en asuntos relacionados con el ruido aeronáutico, la gestión del uso del suelo y las operaciones del aeródromo.

Aena Brasil también trabaja en estrecha colaboración con las autoridades locales y las comunidades para asegurar que sus operaciones contribuyan positivamente al desarrollo regional. Esto incluye la creación de empleo, inversiones en infraestructuras y programas de sostenibilidad que minimicen el impacto ambiental de las operaciones aeroportuarias. Además, Aena Brasil implementa procesos de consulta pública y participación ciudadana para garantizar que las voces de las comunidades locales sean escuchadas y consideradas en la toma de decisiones.

Así mismo, a través de herramientas como el Mapa Interactivo de Ruido *WebTrack* en España, *TraVis* en el Reino Unido y *Ouvdoria* en Brasil, la Compañía facilita el acceso de cualquier residente para monitorear y reportar impactos acústicos de manera directa y transparente. Este compromiso está reforzado por la Política de Derechos Humanos del Grupo Aena, que incorpora la protección de los derechos de estos colectivos y garantiza la inclusión de sus preocupaciones en las decisiones estratégicas de la Compañía.

Además, la gestión de la interacción comunitaria está reforzada dentro de Aena España a través de las Comisiones de Seguimiento Ambiental que se encargan de supervisar las solicitudes de insonorización y el seguimiento de los proyectos de aislamiento acústico, así como por Grupos de Trabajo de Ruido de algunos aeropuertos, donde se estudian propuestas para minimizar la afección acústica del entorno aeroportuario. Esta estructura organizativa garantiza que los resultados de estas interacciones se integren en las decisiones operativas de la Compañía, permitiendo así reducir de manera efectiva los impactos ambientales y sociales.

El Grupo Aena también gestiona canales de denuncia accesibles a través de sus webs corporativas, con altos estándares de confidencialidad e independencia. En este sentido, el Grupo Aena realiza un seguimiento exhaustivo de todas las reclamaciones, quejas y solicitudes recibidas a través de sus distintos canales, con el fin de asegurar que se aborden de manera efectiva y respetando los derechos de todas las partes interesadas. En 2024, en España se recibieron reclamaciones y solicitudes relativas a la afección acústica de 756 reclamantes, lo que representa un incremento con respecto a los 271 reclamantes de 2023. En el Aeropuerto de Londres-Luton, en el Reino Unido, en 2024 se recibieron quejas de ruido de 244 reclamantes frente a los 1.108 registrados en 2023, lo que supone una reducción significativa. En los aeropuertos de Aena en Brasil se registraron 100 reclamantes por ruido en 2024 y 7 en 2023.

Quejas por ruido

Indicador	Número de reclamantes		
	España	Reino Unido	Brasil
Quejas por ruido	756	244	100

Adicionalmente, en todo el Grupo Aena se establecen procesos de participación en la evaluación ambiental de planes, programas y proyectos de infraestructuras aeroportuarias (por ejemplo, mediante consultas e información pública). Estos procesos permiten a las comunidades locales participar activamente en la toma de decisiones que puedan afectarles; no solo para cumplir con la normativa, sino también para fortalecer la relación entre los aeropuertos y las comunidades locales, promoviendo un desarrollo sostenible.

Para mejorar la confianza de las comunidades en estos canales, el Grupo Aena garantiza su accesibilidad en idiomas locales. Este enfoque permite una mejora continua en la gestión de las inquietudes y necesidades planteadas por las comunidades afectadas.

S3-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que los colectivos afectados expresen sus inquietudes

S3-3 27 (a), S3-3 27 (b), S3-3 27 (c), S3-3 27 (d), S3-3 28

El ruido generado por el tráfico aéreo representa uno de los impactos materiales más significativos en las áreas cercanas a los aeropuertos. Este impacto afecta tanto a las comunidades locales como a su reputación y eficiencia operativa. Para abordar este desafío, el Grupo Aena ha implementado un enfoque integral basado en el concepto de "Enfoque Equilibrado" de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), adoptado por la Asamblea de la OACI en su 33º período de sesiones (2001) y reafirmado en los períodos de sesiones posteriores (Resolución A41-20), que incluye:

- **Reducción de ruido de la fuente:** Adopción de tecnologías y prácticas avanzadas para minimizar el ruido generado por las aeronaves. Esto incluye trabajar en estrecha colaboración con las compañías aéreas para fomentar el uso de aeronaves más silenciosas e implementar procedimientos de reducción del ruido durante el despegue y el aterrizaje.
- **Procedimientos operacionales:** Desarrollo de proyectos de colaboración con el proveedor de servicios de navegación aérea y con las autoridades aeronáuticas para diseñar y optimizar rutas de vuelo que minimicen el impacto acústico en las comunidades cercanas. Estas rutas se planifican cuidadosamente para evitar el sobrevuelo directo de áreas residenciales y redirigir, en la medida de lo posible, el tráfico aéreo durante las horas sensibles, reduciendo así la exposición al ruido en el período nocturno.
- **Gestión del uso del suelo:** Contribución a la planificación y gestión del uso del suelo alrededor de los aeropuertos para garantizar la compatibilidad con las actividades aeronáuticas, remitiendo a la Dirección General de Aviación Civil informes sobre los instrumentos de planificación en tramitación, con objeto de que la autoridad aeronáutica pueda introducir regulaciones de zonificación que eviten desarrollos sensibles al ruido en áreas de alto nivel de exposición sonora.
- **Planes de Aislamiento Acústico:** Ejecución de Planes de Aislamiento Acústico en áreas donde el tráfico aéreo genera un impacto acústico significativo, para mejorar la calidad de vida de los residentes. Esto incluye proporcionar aislamiento acústico a los edificios que, estando afectados por niveles de presión sonora superiores a los establecidos por la normativa, superen en su interior los objetivos de calidad acústica legalmente establecidos.
- **Sistemas de monitorización de ruido:** Mantenimiento y ampliación de los sistemas de monitorado de ruido en aeropuertos con situaciones acústicas significativas. Estos sistemas permiten compartir información con las partes interesadas, mejorando la transparencia y la comunicación con la comunidad.
- **Participación de la comunidad:** Fomento de la transparencia, la participación y la comunicación con los ciudadanos. La Compañía se relaciona periódicamente con las comunidades locales para informarles sobre las medidas de gestión del ruido y para recabar opiniones. Esto incluye consultas públicas y la resolución de quejas para garantizar que las acciones implantadas satisfagan las necesidades de la comunidad.

Estas acciones se integran en los Planes de Acción asociados a los Mapas Estratégicos de Ruido (MER), que Aena España elabora cada cinco años en cumplimiento de la Directiva 2002/49/CE. Los MER evalúan la exposición al ruido en el entorno de los aeropuertos con más de 50.000 movimientos anuales y sirven de base para los Planes de Acción contra el Ruido, que incluyen medidas específicas alineadas con los objetivos de la Unión Europea para reducir el impacto del ruido del transporte hacia 2030. Durante 2024, Aena España finalizó la elaboración de los Planes de Acción contra el Ruido de sus grandes aeropuertos en España, estando pendientes de aprobación durante 2025.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En el Reino Unido, el Plan de Acción contra el Ruido del Aeropuerto de Londres-Luton se formula en respuesta a la normativa inglesa sobre ruido ambiental de 2006, que obliga a la elaboración periódica de mapas de ruido y a la planificación de medidas para hacer frente al ruido procedente de carreteras, ferrocarriles, aviación y grandes zonas urbanas. Los requisitos de esta normativa se basan en el objetivo del Gobierno, expuesto en el "Aviation Policy Framework", de marzo de 2013, de "limitar y, cuando sea posible, reducir el número de personas en el Reino Unido afectadas significativamente por el ruido de los aviones" y las directrices del "Department for Environment, Food & Rural Affairs" (DEFRA).

Por su parte, Aena Brasil desarrolla acciones para medir, controlar y minimizar el impacto en la población adyacente a los aeropuertos gestionados por la Compañía. A través de mapas de ruido, Aena Brasil evalúa e identifica el nivel de ruido causado por las actividades aeroportuarias, importante para un diagnóstico de la situación y la adopción de medidas de control y mitigación del problema.

1. Afección Acústica

S3-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones

S3-4 31 (MDR-A), S3-4 32 (a), S3-4 32 (b), S3-4 32 (c), S3-4 32 (d), S3-4 33(a), S3-4 33(b), S3-4 33(c), S3-4 34 (a), S3-4 35, S3-4 36, S3-4 38

El Grupo Aena enfoca sus esfuerzos en reducir los impactos materiales negativos asociados a sus operaciones y en gestionar los riesgos materiales, prestando especial atención al impacto acústico. Al mismo tiempo, busca maximizar los beneficios sociales, económicos y medioambientales en las comunidades donde opera. Este compromiso se refleja en una estrategia integral que incorpora la innovación tecnológica, la planificación estratégica, la participación activa de las comunidades y un diálogo continuo con las partes interesadas; con el objetivo de asegurar un desarrollo responsable y sostenible.

Para las actuaciones y medidas establecidas, el Grupo Aena ha definido objetivos claros y medibles para gestionar sus impactos y riesgos relacionados con las comunidades afectadas, centrándose especialmente en la reducción del impacto acústico. Estos objetivos se establecen de manera alineada con la Política de Sostenibilidad (ver [S3-1](#)), y reflejan el compromiso de la Compañía con la mejora continua, la transparencia y la sostenibilidad.

En este contexto, Aena España lleva a cabo la ejecución de Planes de Aislamiento Acústico (PAA) en el entorno de aeropuertos de su red. Estos planes, desarrollados a partir de las resoluciones ambientales y/o las servidumbres acústicas asociadas a estas instalaciones, tienen por objeto garantizar que los inmuebles destinatarios de estas actuaciones (viviendas y edificaciones de usos sensibles como el docente, sanitario y cultural) dispongan de la protección requerida contra la contaminación acústica. En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton, junto con un analista de ruido independiente y el Subcomité de Aislamiento Acústico del Comité Consultivo del aeropuerto (LLACC) son los responsables de desarrollar el plan el aislamiento acústico.

Durante 2024, el Grupo Aena ha aislado acústicamente 296 inmuebles en España y asimismo adjudicó contratos por cerca de 20 millones de euros para poder proseguir con la realización de actuaciones de insonorización en más de 2.000 viviendas. Adicionalmente ha llevado a cabo la revisión de las huellas acústicas de los Planes de Aislamiento Acústico de los aeropuertos de La Palma, Menorca, Reus, Santiago-Rosalía de Castro y Vigo, y ha ampliado el número de viviendas incluidas en los planes de aislamiento acústico en aeropuertos tales como el de Palma de Mallorca, Tenerife Sur y Fuerteventura, presentando censos de 4.934, 2.456 y 55 viviendas, respectivamente. En el conjunto de las actuaciones llevadas a cabo en el año 2024 por la Oficina de Gestión de los Planes de Aislamiento Acústico destacan la tramitación de más de 1.700 solicitudes de información y 4.125 solicitudes de insonorización; la valoración de 171 proyectos de insonorización, y la supervisión de 336 finalizaciones de obra. En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha llevado a cabo en 2024 la insonorización de 138 inmuebles.

Además, en 2024, el Grupo Aena ha organizado un total de 15 reuniones relacionadas con los Planes de Aislamiento Acústico en España, mientras que en el Aeropuerto de Londres-Luton, el Comité Consultivo se ha reunido para discutir los impactos en la comunidad y los resultados de las medidas implementadas.

Número de inmuebles aislados acústicamente e importe destinado, España (2000-2024) y Reino Unido (2016-2024)

Aeropuerto	Nº inmuebles aislados (2000-2024) España Nº inmuebles aislados (2016-2024) Reino Unido	Importe destinado (€) (2000-2024) España Importe destinado (€) (2016-2024) Reino Unido
A Coruña	873	7.510.066
Alicante-Elche	3.247	42.946.077
Barcelona-El Prat	50	2.966.717
Bilbao	2.234	26.488.007
Cesar Manrique - Lanzarote	0	478.696
Fuerteventura (1)	0	0
Girona-Costa Brava (2)	0	50.902
Gran Canaria	628	10.213.977
Ibiza	612	6.447.287
La Palma	22	402.329
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	12.924	170.626.315
Málaga-Costa del Sol	814	16.323.736
Melilla	0	0
Menorca	11	227.779
Palma de Mallorca	1.543	22.410.296
Pamplona	43	1.224.084
Sabadell	0	13.633
Santiago de Compostela	15	298.296
Sevilla	431	1.838.530
Tenerife-Norte	1.117	26.254.076
Tenerife-Sur	0	206.104
Valencia	4.265	23.492.446
Vigo	247	3.716.875
Vitoria	11	260.623
Londres-Luton	11	2.376.690
Total 2000-2024 (Aena y Luton)	29.098	366.773.541

(1) Iniciadas sus actuaciones en el año 2024 con el reconocimiento de un censo de 55 viviendas incluidas en este plan

(2) Solicitada la anulación de su declaración de impacto ambiental.

Para garantizar la transparencia y la comunicación efectiva con las comunidades, el Grupo Aena ha instalado Terminales de Monitorización de Ruido (TMR) en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche Miguel Hernández, Gran Canaria, Sevilla, Valencia, Bilbao, Ibiza, César Manrique-Lanzarote, Tenerife Norte-Ciudad de la Laguna, Tenerife Sur y Fuerteventura. Estos terminales recopilan datos acústicos correlacionados con trayectorias radar y planes de vuelo, permitiendo un análisis exhaustivo del impacto sonoro. La información recopilada está disponible para las comunidades a través de informes mensuales y anuales con detalles sobre



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

trayectorias de vuelo y niveles de ruido, de plataformas como *WebTrak*, que proporciona información georreferenciada en tiempo real sobre operaciones aéreas y niveles de ruido registrados en los monitores y de *Insightfull*, una herramienta innovadora lanzada en 2024 en los tres principales aeropuertos de Aena, con contenido dinámico e interactivo que incluye recursos educativos como preguntas frecuentes y vídeos explicativos para mejorar la comprensión del impacto acústico.

Además, en 2024, el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido ha organizado la “*Airspace Noise Week*”, un evento abierto al público para personas interesadas conocer más sobre las operaciones del aeropuerto, el Plan de Aislamiento Acústico y futuros cambios en el espacio aéreo. Este ha permitido a los asistentes interactuar con profesionales, por ejemplo, personal del proveedor nacional de servicios de tránsito aéreo (NATS) y pilotos, hacer preguntas y profundizar en el conocimiento de uno de los aeropuertos más transitados del Reino Unido.

Durante 2024, no se han reportado, a través del Sistema Interno de Información (Canal de Denuncias), problemas graves de derechos humanos ni incidentes relacionados con las comunidades afectadas en España, Reino Unido ni Brasil.

S3-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales

S3-5 41 (MDR-T), S3-5 42 (a), S3-5 42 (b), S3-5 42 (c)

En España, se han definido objetivos a corto, y a medio-largo plazo con relación al impacto acústico. En el corto plazo se mantendrá y mejorará el sistema de monitorización de ruido en los aeropuertos, lo que permite recopilar información relevante para una mejor comunicación con las partes interesadas. Además, se colabora activamente con ENAIRE para optimizar los procedimientos de navegación aérea. Paralelamente, se aprobarán los Planes de Acción contra el Ruido 2024-2028 alineados con el Enfoque Equilibrado de la OACI.

En el medio-largo plazo se implementarán las medidas incluidas en los Planes de Acción 2024-2028 en las que se haya demostrado su viabilidad técnica y mejora acústica para cumplir con las regulaciones de la Unión Europea, y se continuarán desarrollando los Planes de Aislamiento Acústico. Estas metas están alineadas con los objetivos de las políticas europeas para reducir el impacto del ruido ambiental, como el Plan de Acción de la UE “Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo” (COM/2021/400 final) y la “Estrategia de movilidad sostenible e inteligente” de la Comisión Europea (COM/2020/789 final).

En España, cumpliendo con la Directiva Europea sobre Ruido Ambiental y su transposición a la normativa estatal, Aena ha definido Planes de Acción para cada “gran aeropuerto” con más de 50.000 movimientos anuales: Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Alicante-Elche Miguel Hernández, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Bilbao, Gran Canaria, Ibiza, César Manrique-Lanzarote, Málaga Costa del Sol, Palma de Mallorca, Sevilla, Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, Tenerife Sur y Valencia. Estos planes deben ser revisados y actualizados cada cinco años, asegurando que las medidas implementadas sean efectivas y estén alineadas con las regulaciones de la Unión Europea.

Por otro lado, los Planes de Aislamiento Acústico surgen a partir de las Resoluciones del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, resultado de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental a los que son sometidos los proyectos de ampliación de los aeropuertos de la red de Aena en España y de la aplicación de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, por la que se lleva a cabo la elaboración de las servidumbres acústicas de sus aeropuertos, así como los planes de acción asociados a las mismas. Los Planes de Aislamiento Acústico están diseñados para garantizar que no se superen los objetivos de calidad acústica en el interior de viviendas y usos sensibles, lo que también está en línea con las políticas de protección ambiental y de salud pública.

Las metas y objetivos definidos en los Planes de Acción parten de valores de referencia obtenidos mediante diagnósticos previos y los resultados de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER), actualizados en su fase IV. Estos datos, que se basan en pruebas científicas concluyentes y metodologías validadas internacionalmente, permiten medir avances en la reducción de impactos medioambientales. El Grupo Aena emplea herramientas de evaluación y modelización acústica respaldadas por investigaciones científicas de última generación, lo que asegura que los datos utilizados sean precisos y reflejen de manera realista los impactos reales y potenciales de sus operaciones.

Además, estos mapas proporcionan una base sólida para establecer metas que no solo cumplen con los requisitos normativos, sino que están alineadas con los objetivos estratégicos y ambientales de la Compañía. La integración de evidencia científica en el proceso de toma de decisiones permite que los planes de acción sean no solo rigurosos, sino también eficaces, garantizando la mitigación de los efectos ambientales y promoviendo la mejora continua. De esta manera, el Grupo Aena asegura que sus compromisos medioambientales se basan en un enfoque robusto, que se apoya en datos empíricos y evidencia científica, lo que refuerza la sostenibilidad de sus operaciones a largo plazo.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Igualmente, en Reino Unido el Aeropuerto de Londres-Luton tiene definidos objetivos a corto, y a medio-largo plazo en materia de ruido. Las metas establecidas en el *Noise Action Plan 2024-2028* del aeropuerto están alineadas con su compromiso de reducir el impacto del ruido en las comunidades circundantes. Estas metas están directamente relacionadas con los objetivos de políticas generales de limitar y reducir el número de personas significativamente afectadas por el ruido de las aeronaves, como se describe en la *Aviation Policy Framework* y la *Noise Policy Statement* de Inglaterra. Estas metas se estructuran en torno a un marco de referencia basado en los datos del año 2021, que se utiliza como año base para medir los avances. El período de aplicación de las metas abarca desde 2024 hasta 2028.

En el corto plazo, las metas establecidas para el Aeropuerto de Londres-Luton se centran en implementar medidas iniciales que contribuyan significativamente a la reducción del impacto acústico. Una de las prioridades es la disminución de los límites máximos de ruido (*Noise Violation Limits, NVLs*) de despegue, tomando como referencia valores medidos en decibelios (dB). En este sentido, se ha fijado como objetivo reducir el límite diurno a 79 dB para el año 2026, mientras que el límite nocturno se reducirá a 78 dB para 2025. Además, se busca garantizar un alto cumplimiento en las operaciones de descenso continuo (CDO), con la meta de alcanzar y mantener un 95% de cumplimiento. Esta práctica es clave para minimizar el impacto del ruido en las comunidades cercanas, promoviendo una convivencia más armónica.

A medio y largo plazo, las metas establecidas para el Aeropuerto de Londres-Luton van destinadas a la implementación de tecnologías avanzadas y procedimientos innovadores que contribuyan a la reducción del impacto del ruido en las comunidades circundantes. Una de las prioridades es la transición hacia una flota más silenciosa, buscando que el 100% de las aeronaves operativas cumplan con los estándares de Capítulo 4 del Anexo 16, Vol. I, de la OACI, para el año 2027 y que al menos el 75% sean clasificadas como Capítulo 14 para 2028. Esta transición representa un paso importante hacia la modernización de la flota de aeronaves y la disminución del ruido asociado a sus operaciones.

Para los aeropuertos de Aena Brasil, se está desarrollando la Estrategia de Sostenibilidad, cuya finalización está prevista para 2025 y que establecerá metas para la mitigación del impacto acústico.

El diseño y evaluación de las acciones se realiza con la participación de comunidades afectadas, administraciones locales y grupos de interés. Por ejemplo, en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, se llevaron a cabo dos períodos de consulta para recopilar las opiniones de las partes interesadas clave, incluyendo ayuntamientos, asociaciones profesionales y grupos comunitarios. En España y Reino Unido los Planes de Acción contra el Ruido se someten a consultas públicas para garantizar que las medidas reflejen las necesidades locales.

Por otro lado, las metas detalladas anteriormente han sido consultadas con las comunidades afectadas y sus representantes a través de dos etapas principalmente:

- **Consultas públicas y reuniones con comunidades locales:** En cada fase relevante del proceso, el Grupo Aena organiza consultas públicas y reuniones con representantes locales para discutir los impactos y posibles soluciones. En el caso de los Planes de Aislamiento Acústico, la Compañía participa en comisiones con representantes locales de los municipios afectados, donde se discuten prioridades y se revisan aspectos técnicos de la mitigación del ruido.
- **Diálogo con autoridades y expertos:** Además de interactuar con las comunidades locales, el Grupo Aena colabora con organismos gubernamentales y expertos técnicos, como la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) en España, para garantizar que los objetivos sean viables y estén alineados con las normativas nacionales e internacionales.

El seguimiento de las metas se realiza mediante un monitoreo continuo del impacto acústico, incluidas mediciones periódicas del nivel de ruido en los aeropuertos y sus alrededores. Los resultados de estas mediciones se comparten con las comunidades afectadas y otras partes interesadas relevantes a través de los informes de ruido publicados en las webs públicas del Grupo Aena y reuniones de seguimiento. Además, se realizan revisiones periódicas de los objetivos y metas establecidos, ajustando las estrategias según los resultados obtenidos.

El seguimiento de las metas establecidas se evalúa mediante indicadores como la reducción de niveles de ruido, el número de viviendas insonorizadas y la resolución de quejas comunitarias. Estos indicadores están alineados con la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 de la Compañía, que prioriza la mitigación de impactos negativos, la generación de beneficios positivos y el desarrollo de comunidades sostenibles. La supervisión de esta estrategia está a cargo de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, que garantiza la transparencia y el cumplimiento de los objetivos.

Este enfoque refleja el compromiso del Grupo Aena con la mejora continua, la sostenibilidad y la generación de valor compartido, asegurando una gestión acústica sostenible en todas las regiones donde opera.

Evolución del número de personas expuestas al ruido en la red de aeropuertos españoles

MER FASE I													
Niveles de Ruido	Gran Canaria	Lanzarote – Arrecife ²⁸	Tenerife Sur	Tenerife Norte	Alicante - Elche	Bilbao	Barcelona	Ibiza ²⁸	Madrid	Málaga	Palma de Mallorca	Valencia	Sevilla ²⁸
Ldía 65 dB(A)	191	-	0	1.049	84	24	11	-	2.058	299	90	10	-
Ltarde 65 dB(A)	66	-	0	825	90	23	19	-	1.957	314	98	8	-
Lnoche 55 dB(A)	614	-	120	0	172	23	24	-	708	605	336	52	-

MER FASE II													
Niveles de Ruido	Gran Canaria	Lanzarote – Arrecife ²⁸	Tenerife Sur	Tenerife Norte	Alicante - Elche	Bilbao	Barcelona	Ibiza	Madrid	Málaga	Palma de Mallorca	Valencia	Sevilla
Ldía 65 dB(A)	57	-	0	475	61	29	23	9	1.824	232	110	3	0
Ltarde 65 dB(A)	0	-	0	198	60	506	18	9	149	240	110	3	0
Lnoche 55 dB(A)	42	-	45	0	112	0	26	637	38	348	152	19	0

MER FASE III													
Niveles de Ruido	Gran Canaria	Lanzarote – Arrecife	Tenerife Sur	Tenerife Norte	Alicante - Elche	Bilbao ²⁸	Barcelona	Ibiza	Madrid	Málaga	Palma de Mallorca	Valencia	Sevilla ²⁸
Ldía 65 dB(A)	282	304	20	252	86	-	13	14	1.751	319	177	1	-
Ltarde 65 dB(A)	0	294	0	13	62	-	14	14	1.497	255	187	1	-
Lnoche 55 dB(A)	308	0	90	0	201	-	13	591	1754 ²⁹	1.520	515	91	-

²⁸ 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.

²⁹ El incremento de los valores nocturnos en el Aeropuerto Adolfo Suárez 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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

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 Unido³⁰

Niveles 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

2. Contribución al crecimiento económico, generación de empleo, desarrollo y movilidad de las comunidades locales

S3-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los colectivos afectados, enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionadas con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones

S3-4 31 (MDR-A), S3-4 32 (a), S3-4 32 (b), S3-4 32 (c), S3-4 32 (d), S3-4 33(a), S3-4 33(b), S3-4 33(c), S3-4 34 (a), S3-4 35, S3-4 36, S3-4 38

El Grupo Aena se posiciona como un actor fundamental en el desarrollo económico, social y territorial de las comunidades en las que opera. Su compromiso con la movilidad, la cohesión social y el crecimiento sostenible se traduce en un conjunto de acciones estratégicas que maximizan el impacto positivo de sus operaciones. Por ejemplo, la aplicación de tarifas específicas para regiones insulares en España, como las Islas Canarias y Baleares, asegura la cohesión territorial y facilita la conectividad de estas comunidades con el resto del país y el mundo.

En el ámbito del empleo, la Compañía genera un impacto significativo a través de la creación de oportunidades laborales inclusivas y accesibles. Con más de 10.000 empleados, el Grupo Aena prioriza la contratación de talento local, participando activamente en ferias de empleo y difundiendo convocatorias específicas en las regiones donde tiene presencia, consolidando su papel como motor de desarrollo económico y social en sus áreas de influencia.

El sector de la aviación tiene un rol estratégico en el desarrollo económico mundial, impactando el comercio, el turismo, la inversión y la conectividad global. Además, promueve el desarrollo local y regional, mejorando el entorno y contribuyendo socialmente.

En 2024³¹, el sector de la aviación en España generó un total de 2 millones de empleos, de los cuales 305.000 fueron directos, 300.000 indirectos, 230.000 inducidos y 1,2 millones relacionados con el turismo, consolidándose como catalizador de la economía y el turismo, y generador de valor para todos los grupos de interés, al mismo tiempo que responde a las necesidades de un entorno laboral cada vez más cambiante y exigente.

Las inversiones en infraestructuras aeroportuarias son un pilar clave del impacto positivo del Grupo Aena, tal como se indica en el Plan Estratégico de la Compañía. En España, por ejemplo, el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) establece unos requisitos mínimos de inversión en cada uno de los aeropuertos de Aena para el periodo 2022-2026. Los horizontes temporales de las actuaciones del DORA II están alineados con el Plan Estratégico del Grupo Aena, incluyendo hitos como la ejecución de proyectos de infraestructura clave para 2026 y la expansión continua de programas de empleo y contratación local a lo largo del periodo.

Entre las iniciativas destacadas se encuentra la reorganización de estacionamientos en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, con la incorporación de 930 plazas controladas para motocicletas, mejorando la seguridad y facilitando la movilidad de los usuarios. Asimismo, en el Aeropuerto de Palma de Mallorca se optimizó la zona exterior de llegadas, lo que permitió un tráfico más fluido y un mejor servicio a los pasajeros. Estas medidas se complementaron con la instalación de estaciones de bicicletas en los aeropuertos de Girona-Costa Brava, Jerez y Fuerteventura, promoviendo el turismo sostenible y fomentando el uso de medios de transporte alternativos.

³⁰ 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 Mapas Estratégicos de Ruido.

³¹ Fuente: *Aviation Benefits Beyond Borders* (ATAG).



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Todos los aeropuertos del Grupo Aena tienen previstas inversiones que impactarán en su capacidad y sostenibilidad, muchas de las cuales continuarán en futuros periodos regulatorios. Algunos ejemplos significativos son:

- **Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas:** Ampliación de las terminales T4 y T4S, junto con un nuevo procesador en las terminales T123. Esta ampliación impulsará la economía local al crear empleos y atraer más tráfico aéreo, beneficiando a las empresas y servicios de la región.
- **Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat:** Reconfiguración de la T1 para adecuarla a los nuevos filtros de seguridad y mejorar la experiencia del cliente. Esta reconfiguración no solo incrementa la eficiencia y calidad del servicio, sino que también facilita el acceso y movilidad de las comunidades locales, potenciando el turismo.
- **Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández y Aeropuerto César Manrique-Lanzarote:** Mejoras en el campo de vuelos y las plataformas de estacionamiento, clave para optimizar su capacidad y funcionalidad. Estas mejoras apoyan el desarrollo económico local al facilitar el transporte de personas y mercancías, promoviendo la conectividad y el posible crecimiento de la industria local.
- **Aeropuerto de Palma de Mallorca:** Remodelación integral del área terminal, un proyecto ya en curso con impacto directo en la experiencia del pasajero. La integración de tecnologías innovadoras y servicios personalizados no solo mejora la experiencia del pasajero, sino que también refuerza la posición del aeropuerto como un motor económico clave para la región, atrayendo más visitantes y fomentando el desarrollo local.

Estas inversiones estratégicas están diseñadas para fortalecer la infraestructura aeroportuaria, asegurando que los aeropuertos del Grupo Aena continúen siendo catalizadores del desarrollo económico y social en sus respectivas comunidades.

A este respecto, el Plan Estratégico 2022-2026 del Grupo Aena establece una hoja de ruta ambiciosa que se alinea estrechamente con los objetivos definidos en el DORA II.

Con una previsión de alcanzar los 310 millones de pasajeros en 2026 en España, el plan responde al fuerte repunte del tráfico aéreo, especialmente en los aeropuertos turísticos, y a la necesidad de aumentar la capacidad de las infraestructuras para atender esta demanda creciente. El DORA II destaca la importancia de la red de aeropuertos de Aena como un elemento esencial para el desarrollo de la actividad aérea, siendo la principal puerta de entrada al turismo y a la actividad internacional, lo cual es crucial para el crecimiento económico. En este contexto, las inversiones previstas en el DORA, que ascienden a 3.000 millones de euros para el periodo, ya se están ejecutando según lo planificado, asegurando la mejora de la eficiencia operativa, la optimización de rutas y la ampliación de capacidades y teniendo en cuenta los objetivos fijados.

Aena Brasil gestiona 17 aeropuertos en 9 estados del país, abarcando desde importantes *hubs*, como el Aeropuerto de Congonhas y el Aeropuerto de Recife, hasta aeropuertos regionales en áreas con limitada conectividad terrestre. La operación de estos aeropuertos en regiones menos desarrolladas es fundamental para impulsar el crecimiento económico y la movilidad local. Estos aeródromos actúan como motores de desarrollo al facilitar el acceso a inversiones, comercio y turismo, permitiendo la integración de zonas aisladas con los principales centros urbanos del país. Además, mejoran el acceso a oportunidades laborales y contribuyen a reducir las brechas territoriales, especialmente en regiones con infraestructuras viales limitadas.

Asimismo, estos aeropuertos desempeñan un papel clave en la promoción del turismo sostenible, particularmente en destinos como el Pantanal o el Amazonas, generando empleo y dinamizando las economías locales. Sin embargo, operar en estas regiones supone importantes desafíos, como la baja demanda de vuelos, la insuficiencia de infraestructuras complementarias y la necesidad de equilibrar el desarrollo con la conservación ambiental.

Aena Brasil ha apostado firmemente por la modernización y mejora de estos aeropuertos, con una inversión superior a 325 millones de euros³² en los aeropuertos del Nordeste, una inversión prevista de 382 millones de euros en el Aeropuerto de Congonhas en São Paulo, y una previsión de inversión de más de 342 millones de euros en los aeropuertos de los estados de Mato Grosso do Sul, Pará y Minas Gerais. Esta inversión no solo genera empleo directo e indirecto, sino que también fomenta el desarrollo de otros sectores económicos, creando un efecto multiplicador en el crecimiento regional. Asimismo, permite dotar a estos aeropuertos de infraestructuras con capacidad suficiente y estándares de calidad equiparables a los principales *hubs* del país, contribuyendo significativamente al desarrollo económico y social de las regiones en las que operan.

El compromiso cultural y social del Grupo Aena también es evidente a través de programas como "Aena con la Música", que en 2024 destinó más de 478.000 € en colaboración con entidades de renombre como la Fundación Teatro Real y la Fundació del Gran Teatre del Liceu, entre otras. Además, Aena España donó un millón de euros para ayudar a los afectados por las inundaciones causadas por la DANA y reabrió la iniciativa de la Nómina Solidaria, permitiendo a los empleados colaborar con una donación. Los fondos recaudados de ambas iniciativas se destinaron, a partes iguales, a Cruz Roja Española y la Federación Española de Bancos de Alimentos (FESBAL).

Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton destaca por sus iniciativas en beneficio de las comunidades locales. En 2024, a través del *Community Trust Fund* (CTF), destinó 181.000 € a proyectos centrados en salud, desarrollo de habilidades y cuidado del medioambiente. Asimismo, mediante el *Greener Future Fund*, canalizó 77.349 € a iniciativas ambientales y de biodiversidad. En el ámbito educativo, el programa *Classroom to Careers* benefició a más de 200 estudiantes, mientras que en colaboración con el Bosque de Marston Vale, desarrolló actividades de educación ambiental para 120 jóvenes, reforzando su compromiso con la sostenibilidad y la cohesión social.

³² Tipo de cierre utilizado para cuentas del balance: EURvsBRL=5,834



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Para garantizar la efectividad de estas iniciativas, el Grupo Aena asigna recursos financieros, técnicos y humanos significativos. A través de herramientas de seguimiento y sistemas de control, supervisa el impacto de sus acciones y publica informes periódicos para garantizar la transparencia y el alineamiento con las expectativas de las comunidades locales y las partes interesadas. Las consultas regulares con las comunidades y un análisis constante de indicadores económicos y sociales permiten a la Compañía maximizar los beneficios sociales y mitigar los riesgos asociados a sus operaciones, consolidándose como un agente clave en el desarrollo sostenible de los territorios donde opera.

Adicionalmente el Grupo Aena, lleva a cabo aportaciones monetarias a fundaciones para el desarrollo económico y social de las comunidades que pueden verse afectadas por su actividad económica. En 2024, el importe destinado a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro asciende a más de 4.104.682 € (3.847.005 € en 2023) de los cuales 3.549.311 € corresponden a España (3.276.900 € en 2023) y 555.371 €³³ a las filiales de Aena en Reino Unido³⁴ (570.106 € en 2023).

En lo que respecta a las aportaciones en especie, en las terminales de los aeropuertos españoles, se han destinado 351 m² a espacios solidarios en 2024 (4.029 m² en 2023), para dar voz a entidades sociales. Además, se han destinado 18.776 m² a exposiciones culturales y museos aeronáuticos (19.008 m² en 2023), lo que supone una aportación en especie de 319.676 (366.485 € en 2023).

S3-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales

S3-5 41 (MDR-T), S3-5 42 (a), S3-5 42 (b), S3-5 42 (c)

En España, el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) 2022-2026 representa una herramienta clave en la planificación estratégica de Aena, estableciendo las directrices necesarias para garantizar la capacidad, seguridad y calidad de los servicios aeroportuarios en el largo plazo. Este marco regulador permite asegurar que la red de aeropuertos funcione de manera sostenible, accesible y en línea con las expectativas de los usuarios y las comunidades en las que opera.

Con la finalidad de reforzar el compromiso con el interés general, posicionando a sus aeropuertos como elementos clave en la economía, el fortalecimiento del tejido social y la cohesión territorial, se definen las siguientes líneas estratégicas fundamentales para el período 2022-2026:

- La gestión eficiente de la red en términos de seguridad y calidad;
- La sostenibilidad ambiental como pilar esencial de su actuación; y,
- La innovación como motor para mejorar la eficiencia y la experiencia del usuario.

El DORA II establece una serie de parámetros esenciales que garantizan que la red de aeropuertos de Aena España pueda atender la demanda de tráfico prevista, manteniendo altos estándares de calidad y sostenibilidad ambiental. Entre estos parámetros se analizan aspectos como el tráfico estimado, la capacidad necesaria para atenderlo, los indicadores que miden la calidad del servicio, las inversiones requeridas para satisfacer la demanda y garantizar la sostenibilidad, así como los costes operativos y la remuneración del capital. Asimismo, establece las metas que serán aplicables a los principales aeropuertos gestionados por el Grupo Aena teniendo siempre en cuenta también las actividades que realiza la Compañía en las fases anteriores y posteriores de su cadena de valor.

El procedimiento de elaboración del DORA II ha tenido en cuenta en todo momento las opiniones de las partes interesadas. Se realizaron consultas con las asociaciones representativas de usuarios, tal como establece la Ley 18/2014. Este procedimiento de transparencia y consultas de la propuesta de DORA II del Grupo Aena se completó entre los meses de diciembre de 2020 a marzo de 2021.

El proceso de aprobación del DORA II ha tenido en cuenta los resultados de estas consultas, de manera que se han respetado todos aquellos aspectos en los que no se observó controversia en dichas consultas, teniendo en cuenta que ello no pudiera afectar al interés de los usuarios o al interés general.

Las metas y metodologías aplicadas no han sufrido modificaciones. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), como órgano supervisor del cumplimiento de las inversiones estratégicas y de las metas fijadas, en cuanto a su objeto y plazo de ejecución, así como del importe ejecutado a la finalización del periodo regulatorio si dicha inversión no finalizase en 2026; de las relevantes en cuanto a su alcance y plazo; y de las normativas, en cuanto a los requerimientos y plazos de cumplimiento establecidos en las normas de referencia que las motivan, según el programa establecido, podrá desarrollar metodologías propias de supervisión conforme a la habilitación prevista en la disposición final 2ª de la Ley 18/2014.

³³ Tipo de cierre utilizado para cuentas del balance: EURvsGBP= 0,829

³⁴ En las filiales de Aena en Brasil no se ha materializado ninguna aportación de esta naturaleza en 2024.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Estas metas y metodologías han sido cuidadosamente diseñadas y acordadas en el marco del DORA, asegurando que reflejen adecuadamente nuestras prioridades en términos de eficiencia operativa, sostenibilidad y calidad del servicio. Este enfoque garantiza la coherencia y continuidad en la implementación de nuestras estrategias, facilitando un seguimiento riguroso y transparente del progreso hacia los objetivos a largo plazo.

Además de los objetivos cuantitativos, el Plan Estratégico incorpora un sólido compromiso social y ambiental, reflejado en acciones como triplicar en 2026 el importe destinado a iniciativas de acción social con respecto a 2019, y en 2030, alcanzar el 1% del beneficio neto. Se realiza un seguimiento interno para ver el avance de los importes realizados anualmente. El DORA subraya el compromiso de Aena con la accesibilidad y movilidad de los ciudadanos, trabajadores y bienes y servicios, asegurando la cohesión territorial. Esto se traduce en la mejora de la funcionalidad y accesibilidad de los aeropuertos, así como en el desarrollo de redes de transporte intermodal de pasajeros y mercancías. Estas iniciativas refuerzan el impacto positivo de Aena en las comunidades locales, contribuyendo al bienestar y al desarrollo sostenible de los territorios en los que opera.

En Brasil, el contrato de concesión aeroportuaria desempeña un papel crucial en el impulso del crecimiento económico y el desarrollo de las comunidades locales. Este contrato no solo establece obligaciones para mejorar la infraestructura aeroportuaria y modernizar terminales, sino que también asegura que las operaciones sean eficientes y capaces de satisfacer la demanda de tráfico prevista. Esto es esencial para facilitar la movilidad de las comunidades locales y fomentar la conectividad regional.

El Grupo Aena avanza con determinación hacia el cumplimiento de su visión estratégica, sentando las bases para el próximo DORA III, en el que se proyectarán inversiones sin precedentes para garantizar la competitividad, sostenibilidad y calidad del servicio en el futuro.

Datapoints no aplicables

- DPs no incluidos porque no aplican para el Grupo Aena: **SBM-S3-9 (a) iii, SBM-S3-9 (a) iv, SBM-S3-9 (b) ii, S3-1 15, S3-1 17, S3-2 23, S3-2 24, S3-3 29**
- DPs no desarrollados debido a que, tras realizar el Análisis de Doble Materialidad, no se considera material para la Compañía: **S3-3 31, S3-3 AR 22, S3-4 AR 36, S3-5 AR44 (a), S3-5 AR44 (b), S3-5 AR44 (c)**



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

S4 Consumidores y usuarios finales

S4-SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas

NEIS 2 SBM-2-8

Para el Grupo Aena los intereses, opiniones y derechos de sus consumidores y usuarios finales son elementos fundamentales en el diseño y ajuste de su estrategia y modelo de negocio. Como grupo de interés clave, los consumidores y usuarios finales son considerados en la identificación de sus expectativas y necesidades, a través de un enfoque que prioriza la sostenibilidad y el respeto por los Derechos Humanos. Este enfoque forma parte del Plan Estratégico del Grupo Aena 2022-2026, la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y el Plan de Acción Climática 2021-2030 en España, así como en la *Responsible Business Strategy* en el Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido.

A través de estos marcos estratégicos, el Grupo Aena se asegura de que sus prácticas comerciales estén alineadas con los principios de Derechos Humanos y con los estándares internacionales de sostenibilidad, fomentando un entorno seguro, accesible y confiable para todos los consumidores y usuarios. La atención a los derechos y a las opiniones de los consumidores no solo refuerza la relación con ellos, sino que también sustenta las decisiones estratégicas y operativas de la Compañía, garantizando que su modelo de negocio se adapte a las necesidades y expectativas de las comunidades a las que sirve.

S4-SBM-3: Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

NEIS 2 SBM-3 9 (a), 9(b), 10 (a)ii, 10 (a)iv, 10 (b), 10 (c), 10 (d), 11, 12

Para el Grupo Aena, los impactos, riesgos y oportunidades materiales derivados de su relación con los consumidores y usuarios finales están intrínsecamente vinculados a su estrategia y modelo de negocio. Estos impactos incluyen aspectos clave como la seguridad, accesibilidad, satisfacción del usuario y respeto a sus derechos, todos ellos considerados impulsores esenciales de su desarrollo sostenible. La Compañía ha implementado indicadores clave de desempeño, políticas y métricas específicas que le permiten monitorizar, mitigar y gestionar los efectos adversos mientras maximiza los positivos, asegurando así que su modelo de negocio se adapte continuamente a las expectativas de los usuarios y a los desafíos emergentes.

Entre los riesgos materiales, el riesgo de ciberataques supone una amenaza para los sistemas de seguridad, operaciones, gestión y actividades comerciales del Grupo Aena. Los ciberataques pueden desactivar servicios críticos, como los relacionados con la gestión aeroportuaria y la vigilancia, afectando a la experiencia de los usuarios y la confianza en la operativa aeroportuaria. Para abordar este riesgo, el Grupo Aena ha adoptado un modelo de ciberseguridad basado en estándares como el ISO 27001 y el Esquema Nacional de Seguridad (ENS).

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton aplica la normativa NIS y desarrolla sistemas de gestión de seguridad conforme a la ISO 27001. Además, se supervisa la ciberseguridad en todos los sistemas críticos para garantizar la seguridad de la infraestructura y la información. En Brasil, Aena ejecuta proyectos específicos, como la gestión de identidades y campañas de *phishing*, además de Pentest y Retest en infraestructuras críticas. Estas acciones, junto con auditorías certificadas y la obtención de certificaciones internacionales, fortalecen la resiliencia de la Compañía y aseguran la continuidad del servicio.

Otro de los riesgos identificados es el asociado a conflictos políticos internacionales, como los enfrentamientos en Ucrania, Israel-Palestina y tensiones en algunas regiones de África; que pueden generar congelamientos o limitaciones operativas en destinos estratégicos. Estos conflictos pueden afectar al tráfico aéreo y la posición competitiva del Grupo Aena. Para mitigar estos riesgos, la Compañía incorpora evaluaciones continuas en su planificación estratégica y adopta medidas flexibles que le permiten garantizar la continuidad operativa en España, Reino Unido y Brasil.

En términos de seguridad y protección, el Grupo Aena identifica riesgos potenciales relacionados con emergencias operativas y actos de interferencia ilícita. Para abordar estos riesgos, la Compañía implementa sistemas de vigilancia, controles de acceso, auditorías y simulacros que son supervisados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en España. En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton aplica estrictas políticas de seguridad y realiza simulacros de respuesta a emergencias, mientras que en Brasil se monitorizan riesgos de seguridad en un mapa de cumplimiento específico. Adicionalmente, los Planes de Emergencia y Autoprotección del Grupo Aena, revisados anualmente, permiten gestionar situaciones críticas y asegurar una respuesta efectiva, reforzando la seguridad y la confianza de los pasajeros.

En cuanto a colectivos específicos, el Grupo Aena ha desarrollado iniciativas para personas con movilidad reducida (PMR), discapacidades visibles e invisibles, y otros grupos vulnerables. Ejemplos incluyen el servicio de asistencia "sin barreras" para PMR, salas sensoriales para personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA) en aeropuertos como Alicante-Elche Miguel Hernández, y aseos adaptados a las necesidades de personas con ostomía, disponibles en gran parte de los aeropuertos de la red.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En España, se ha continuado implementado herramientas digitales como Aena Maps, que facilita rutas accesibles, y un sistema de mensajería bidireccional que permite a los usuarios PMR y sus familiares comunicarse en tiempo real. En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, el uso de *sunflower lanyards* permite identificar y atender adecuadamente a personas con discapacidades invisibles, mientras que en los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil se han continuado adaptando infraestructuras como baños accesibles y pasamanos, asegurando una experiencia más inclusiva.

Para mejorar la experiencia del usuario, el Grupo Aena utiliza encuestas de calidad del servicio y dispositivos y lleva a cabo comités de calidad, analizando el *feedback* en tiempo real y desarrollando planes de acción para optimizar los servicios. En Brasil, los aeropuertos de las filiales de Aena llevan a cabo monitoreos específicos de indicadores de calidad del servicio y realizan encuestas periódicas para identificar necesidades adicionales de los usuarios.

Todas estas herramientas, combinadas con el chatbot Oli, que ha asistido a más de 2,5 millones de pasajeros desde su lanzamiento en diciembre de 2022, reflejan el compromiso de la Compañía con la atención personalizada y la satisfacción de los usuarios.

El Plan Estratégico de Innovación y Transformación Digital 2021-2026 es un pilar fundamental de la estrategia del Grupo Aena. Este plan fomenta proyectos como *videoanalytics*, drones, digitalización de objetos perdidos y colaboraciones internacionales a través de la alianza *Airports for Innovation (A4I)*. En 2024, dentro de esta alianza, se recibieron 292 propuestas de *start-ups* en su primera convocatoria conjunta para desarrollar soluciones innovadoras. Estas iniciativas garantizan que la Compañía se mantenga a la vanguardia de la innovación tecnológica, mejorando la experiencia aeroportuaria y promoviendo la sostenibilidad.

Finalmente, el Grupo Aena refuerza la transparencia y el diálogo con los consumidores mediante múltiples canales, como el Portal de Servicios Telemáticos, redes sociales, el *Feedback-form* en el Aeropuerto de Londres-Luton o el Canal Ouvidoria en Brasil. Estas plataformas aseguran que las quejas, sugerencias y comentarios de los usuarios sean abordados de una manera oportuna, consolidando su compromiso con la accesibilidad, la sostenibilidad y la excelencia operativa.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación de la cadena de valor	Positivo / Negativo	Real / Potencial	Horizonte temporal
S4 Consumidores y usuarios finales	Inclusión social de los consumidores o usuarios finales	Acceso a productos y servicios	Mejora del bienestar de los clientes y usuarios finales a través de un servicio ágil, eficiente e innovador utilizando Inteligencia Artificial.	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
S4 Consumidores y usuarios finales	Inclusión social de los consumidores o usuarios finales	No discriminación	Servicio accesible, inclusivo y de calidad para las personas con diversidad funcional, PMRs, etc.	Cadena de valor descendente	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
S4 Consumidores y usuarios finales	Inclusión social de los consumidores o usuarios finales	Acceso a productos y servicios	Reducción de los tiempos de espera y mayor movilidad de pasajeros y carga, gracias a la implementación de medidas de eficiencia y el aumento de la capacidad de los aeropuertos.	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación de la cadena de valor	Positivo / Negativo	Real / Potencial	Horizonte temporal
S4 Consumidores y usuarios finales	Inclusión social de los consumidores o usuarios finales	Acceso a productos y servicios	Incremento de los tiempos de espera de los usuarios finales por interrupción de los sistemas o plataformas tecnológicas	Toda la cadena de valor	Negativo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
S4 Consumidores y usuarios finales	Impactos relacionado con la información	Acceso a la información (de calidad)	Disponibilidad de canales de comunicación para un diálogo abierto y constructivo con los grupos de interés.	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
S4 Consumidores y usuarios finales	Seguridad personal de los consumidores o usuarios finales	Seguridad de una persona	Afectación a las personas a causa de un accidente aeronáutico o por actos de interferencia ilícita (atentados).	Toda la cadena de valor	Negativo	Potencial	Corto plazo / Medio plazo



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

IROs materiales - Materialidad financiera (Riesgos y Oportunidades)

Tema	Subtema	Subsubtema	Direccionador	Descripción del riesgo / oportunidad	Ubicación de la cadena de valor	Riesgo / Oportunidad	Horizonte temporal
S4 Consumidores y usuarios finales	Inclusión social de los consumidores o usuarios finales	Acceso a productos y servicios	Los ciberataques pueden tener como objetivos los sistemas de seguridad, operacionales, comerciales o de gestión, que pueden provocar efectos negativos como la desactivación de sistemas de vigilancia, de control del tráfico de aeronaves o el robo información sensible, entre otros.	Interrupción del servicio o disminución de la capacidad operativa por ciberataques	Cadena de valor ascendente	Riesgo	Medio plazo / Largo plazo
S4 Consumidores y usuarios finales	Inclusión social de los consumidores o usuarios finales	No discriminación	Riesgo de afectación o congelamiento de operaciones/destinos específicos en base a conflictos políticos emergentes y existentes (Conflicto Rusia-Ucrania, Israel-Palestina, Revoluciones Africanas, entre otros).	Disminución de operaciones por conflictos políticos emergentes y existentes.	Cadena de valor ascendente	Riesgo	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

S4-1: Políticas relacionadas a consumidores y usuarios finales

S4-1 15 (MDR-P), S4-1 16 (a), S4-1 16 (b), S4-1 16 (c), S4-1 17, S4-1 AR 9, S4-1 AR 10

El Grupo Aena, se compromete con la gestión de los impactos, riesgos y oportunidades que afectan a consumidores y usuarios finales, adoptando un conjunto de políticas que integran las necesidades y expectativas de estos colectivos en su diseño y aplicación. Estas políticas, están orientadas a garantizar la sostenibilidad, la innovación, la seguridad y la protección de los derechos humanos, respondiendo tanto a los requerimientos de la población general como a los de los grupos específicos con necesidades particulares, en el marco de todas sus operaciones.

Política de Sostenibilidad y Política de gestión integrada de calidad, medio ambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo:

El Grupo Aena incorpora la sostenibilidad y la excelencia en la gestión como pilares fundamentales de su modelo de negocio, alineándose con las expectativas de consumidores, usuarios finales y demás partes interesadas.

La Política de Sostenibilidad establece principios y objetivos claros orientados a maximizar los impactos positivos de sus actividades y mitigar los negativos, promoviendo un comportamiento ético, transparente e integralmente sostenible.

Por su parte, la Política de gestión integrada de calidad, medio ambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo refuerza el compromiso de la Compañía con la excelencia operativa, la protección del medioambiente y el desarrollo seguro y sostenible del transporte aéreo, priorizando la seguridad y salud de los trabajadores.

Estas políticas se aplican a todas las actividades operativas del Grupo Aena, cubriendo tanto las fases anteriores como posteriores de la cadena de valor.

Ambas políticas son supervisadas activamente por el Consejo de Administración para garantizar su correcta aplicación y alineación con la estrategia corporativa, son implementadas mediante líneas estratégicas que contribuyen al desarrollo sostenible y a la protección ambiental. La estrategia de sostenibilidad 2021-2030 y el Plan de Acción Climática abordan los compromisos adquiridos en ambas políticas, a través de la definición de una serie de planes para la coordinación, implantación y seguimiento de la estrategia y cómo está evolucionando el cumplimiento de sus objetivos.

Para más información sobre los requisitos mínimos de divulgación (MDR-P), consultar el apartado [Políticas medioambientales](#).

Política de Derechos Humanos:

En el ámbito de los derechos humanos, el Grupo Aena refuerza su compromiso con la inclusión, la no discriminación y la protección de derechos fundamentales mediante un enfoque basado en la debida diligencia. Este proceso continuo permite identificar, prevenir y mitigar impactos negativos, especialmente entre los colectivos más vulnerables, asegurando que se respeten los derechos fundamentales en todas las fases de su actividad y cadena de valor. Durante el último año, la política fue actualizada (diciembre de 2024), reafirmando los principios de debida diligencia, transparencia, y la integración de canales de denuncia accesibles para que tanto trabajadores como terceros puedan reportar posibles vulneraciones de derechos humanos. No obstante, no se han especificado cambios adicionales específicos hacia los consumidores en el documento. La actualización subraya el compromiso continuo del Grupo Aena con la supervisión de su cumplimiento en toda su cadena de valor.

Aunque no se dispone de una política específica dedicada exclusivamente a los consumidores y usuarios finales, estos principios están plenamente integrados en su Política de Derechos Humanos, aprobada por el Consejo de Administración y alineada con estándares internacionales. Esta política establece los compromisos esenciales del Grupo Aena en relación a un servicio seguro, excelente, accesible y de calidad, garantizando la seguridad de los usuarios. Asimismo establece su compromiso con una relación con los clientes basada en los principios de transparencia y confianza, libertad de expresión, confidencialidad y no discriminación con sus clientes, respetando la diversidad de opiniones.

Asimismo, la Política de Derechos Humanos incluye la difusión de estos principios a lo largo de su cadena de valor, promoviendo que proveedores, contratistas, socios comerciales y demás colaboradores adopten estándares equivalentes, o en caso de no disponer de una política propia, suscriban la del Grupo Aena. Además, se han implementado mecanismos específicos que garantizan el cumplimiento y la supervisión de estas políticas, así como canales de comunicación abiertos para reportar posibles incumplimientos o vulneraciones.

La información detallada sobre estos compromisos en materia de Derechos Humanos y sus medidas puede consultarse en el apartado [S1-1](#).



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Plan Estratégico de Innovación, Política de Seguridad de la Información y Política de Seguridad Operacional:

El Grupo Aena, como parte de su compromiso estratégico con la innovación, la seguridad y la sostenibilidad, ha implementado un enfoque integral que abarca políticas y planes diseñados para optimizar la experiencia de usuarios, mejorar la eficiencia operativa y garantizar la protección de datos personales. Este compromiso también se extiende a los consumidores y usuarios finales, siendo una motivación clave para la elaboración de estas políticas. Estas iniciativas se desarrollan de forma transversal en toda la Compañía y se extienden a sus operaciones internacionales, incluyendo acciones destacadas en Reino Unido y Brasil, en colaboración con autoridades locales y grupos especializados.

En el ámbito de la innovación, el Grupo Aena cuenta con el Plan Estratégico de Innovación y Transformación Digital 2021-2026 orientado a personalizar la experiencia del pasajero mediante el análisis de datos, automatizar procesos para incrementar la eficiencia y explorar nuevas oportunidades de negocio más allá del ámbito aeroportuario tradicional. Este enfoque posiciona la innovación como un motor clave para satisfacer las expectativas de los usuarios y fomentar la calidad, la tecnología y la movilidad sostenible.

En lo que respecta a la seguridad, el Grupo Aena aplica una Política de Seguridad de la Información respaldada por estándares como la ISO 27001 y el Esquema Nacional de Seguridad, que garantizan un tratamiento seguro y transparente de los datos personales. Este enfoque incluye medidas preventivas, de detección y de reacción, asegurando la protección de la información en todas sus operaciones.

Además, todos los aeropuertos del Grupo Aena integran la gestión de la seguridad operacional en sus procesos y actividades aeroportuarias mediante la Política de Seguridad Operacional, asegurando una formación adecuada del personal en esta materia, además de la asignación de recursos y medidas necesarias para mitigar riesgos en situaciones críticas. Este compromiso refuerza la prestación segura de los servicios asignados y prioriza la seguridad de pasajeros y usuarios, destacándose como un pilar fundamental en todas las operaciones del Grupo Aena.

Por otro lado, el Grupo Aena complementa sus políticas con mecanismos de supervisión y reparación que aseguran una gestión adecuada de las incidencias. Este enfoque inclusivo se refleja también en los servicios adaptados para personas con movilidad reducida y discapacidades invisibles, como salas sensoriales y aseos inclusivos, diseñados para mejorar la experiencia de los pasajeros más vulnerables.

El Grupo Aena garantiza la disponibilidad pública de las políticas clave, criterios y marcos de actuación que orientan la gestión de la Compañía en aspectos específicos, a través de su sitio web corporativo, promoviendo la transparencia y el acceso a la información para todas las partes interesadas. Con estas acciones, la empresa demuestra un enfoque integral y estructurado en la gestión de los desafíos que afectan a consumidores y usuarios finales, consolidándose como un operador aeroportuario responsable y preparado para afrontar los retos globales del futuro.

Finalmente, la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, incluye diversas actuaciones que abordan tanto el Plan de Innovación y Transformación Digital 2021-2026 como la Política de Seguridad de la Información. La Estrategia contempla el uso de la innovación como motor para la eficiencia operativa y la personalización de la experiencia del pasajero. Algunas iniciativas clave son la automatización y digitalización de procesos, el uso del análisis de datos, la movilidad sostenible y la electrificación y la colaboración con el ecosistema aeroportuario en proyectos de innovación que potencien la sostenibilidad y eficiencia energética.

Adicionalmente, el Grupo Aena ha desarrollado medidas en su estrategia para garantizar la seguridad de la información y la ciberseguridad, alineadas con estándares como la ISO 27001 y el Esquema Nacional de Seguridad algunas de ellas son la protección de datos personales y gestión segura de la información, medidas preventivas y de detección contra ciberataques y amenazas a la infraestructura digital aeroportuaria y la integración de la seguridad en la transformación digital de sus operaciones y servicios, garantizando un uso seguro y eficiente de las tecnologías emergentes.

S4-2: Procesos para colaborar con los consumidores y usuarios finales en materia de impactos

S4-2 20 (a), S4-2 20 (b), S4-2 20 (c), S4-2 20 (d), S4-2 21

El Grupo 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. En este sentido, el Grupo Aena ha mantenido la excelencia en la prestación de sus servicios, cumpliendo con las expectativas de los pasajeros al poner el foco en sus necesidades, transformando la manera en que se relaciona con ellos, personalizando la oferta comercial y los servicios dirigidos a pasajeros, aerolíneas y demás usuarios de sus instalaciones. Además, impulsa la innovación y la transformación digital hacia el modelo *Smart Airport*, en estrecha colaboración con toda su cadena de valor.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Para la elaboración del DORA II, Aena España ha establecido un proceso de diálogo y concertación, que se enriquece con las contribuciones de los diversos actores involucrados. El proceso comienza con una propuesta inicial de Aena España, la cual se somete a consultas con el sector (compañías aéreas). Posteriormente, se presenta un informe a la CNMC y al Ministerio de Asuntos Económicos, y se realizan presentaciones ante los Comités de Coordinación Aeroportuaria. Finalmente, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) del MITMA elabora el documento definitivo, que se somete a la aprobación final del Consejo de Ministros.

Para evaluar la satisfacción de los consumidores y usuarios finales y comprender sus expectativas, Aena España emplea diversas herramientas como encuestas de calidad y dispositivos interactivos, y grupos de trabajo con clientes, compañías aéreas y empresas concesionarias. Este enfoque sigue un proceso iterativo en el que la información recopilada se analiza de manera continua para diseñar, implementar y revisar recomendaciones y planes de acción, garantizando así una mejora constante y sostenida de los servicios ofrecidos. Dichas encuestas son realizadas a los pasajeros en las puertas de embarque, se planifican mediante un plan de muestreo, que establece criterios como aerolíneas, franjas horarias y número de encuestas.

Esto se complementa, en el caso de los pasajeros, con 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.

Además, este enfoque incluye un diálogo constante con los grupos de interés, reafirmando el compromiso de Aena España con la eficiencia, la sostenibilidad y la mejora de la experiencia de los pasajeros y demás usuarios de la red aeroportuaria, como por ejemplo las aerolíneas, para las que Aena España ha diseñado una metodología propia a través de la realización de Encuestas a Compañías Aéreas (ECAs) anuales. Estas encuestas permiten conocer su grado de satisfacción en relación a los principales elementos relacionados con la prestación del servicio, como operaciones, seguridad, servicios aeroportuarios, servicios comerciales, sistemas de comunicación, medioambiente, infraestructuras, etc.

El Grupo Aena presta especial atención a los colectivos vulnerables, como personas con movilidad reducida (PMR), personas con discapacidades invisibles y otros pasajeros que requieren asistencia especial. En 2024 se ha seguido implementando un sistema de distintivo de discapacidades invisibles en los principales aeropuertos, permitiendo que estas personas reciban una atención respetuosa y adaptada a sus necesidades. El servicio sin barreras (PMR) se adapta a las necesidades específicas de cada usuario y se complementa con encuestas de valoración que recogen tanto impresiones inmediatas como observaciones posteriores, enviadas por correo electrónico o teléfono a los usuarios del servicio.

También se mantiene una colaboración estrecha con asociaciones representativas de estos colectivos, como CERMI (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad) y FAPOE (Federación de Asociaciones de Personas Ostomizadas) en España y *Autism Bedfordshire* en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, que aportan ideas y validan nuevas iniciativas destinadas a mejorar la accesibilidad y personalización de los servicios.

Por consiguientes, el Grupo Aena está comprometida con garantizar los niveles más altos de seguridad operacional, necesaria para reducir los riesgos a un nivel aceptable. Para ello, adopta las mejores prácticas del sector y destina los recursos necesarios para situar la seguridad operacional, incluidas las situaciones de crisis, como una prioridad para todos los miembros de la organización y del personal de la comunidad aeroportuaria.

En ese sentido, se han establecido estructuras de control y colaboración que incluyen la elaboración de diferentes comités, entre ellos, el Comité del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (CSGSO), donde se tratan los temas asociados al sistema de seguridad operacional. Destacan también el Comité de Seguridad en Plataforma (CSP) o por su relevancia, el Comité Local de Seguridad en Pista (CLSP), responsable de temáticas como operaciones, obras previstas, etc., incluyendo varios temas relacionados con la seguridad operacional. Estos grupos de trabajo reúnen a representantes de operaciones aeroportuarias, compañías aéreas, proveedores de tránsito aéreo, asociaciones de pilotos y controladores, entre otros. Sus actividades incluyen la identificación de peligros, el análisis de riesgos y la implementación de medidas de mitigación. La planificación anual de reuniones ordinarias y la posibilidad de convocatorias extraordinarias aseguran una colaboración constante y adaptada a las necesidades de cada aeropuerto.

Asimismo, para el ámbito de la seguridad operacional, existen Comités de Emergencia de Aeródromo, en los que también participan representantes de compañías aéreas y/o agentes de asistencia en tierra y proveedores de servicios de tránsito aéreo, entre otros, con el objetivo de garantizar que la respuesta ante una posible emergencia esté correctamente coordinada. Estos comités se reúnen al menos una vez al año, y cada aeropuerto dispone de una planificación anual con los comités específicos.

En el Reino Unido, en 2024, se ha mantenido la colaboración con terceros, especialmente con los proveedores de servicios de asistencia en tierra. Además, todos los proveedores de servicio tienen acceso a la documentación relacionada con seguridad operacional a través de la plataforma de gestión Opscom.

En los aeropuertos de las filiales de Aena en Brasil, existe un mecanismo de reporte de operaciones aéreas dirigido al responsable de seguridad operacional. Este mecanismo asegura que los riesgos sean atendidos adecuadamente y se implementen las medidas correctivas y preventivas necesarias. Las reuniones del Comité de Seguridad Operacional (CSO) se realizan cada seis meses y de manera extraordinaria cuando es necesario, con la participación de aerolíneas, proveedores de servicios y departamentos clave para garantizar la seguridad operacional. Para cualquier obra en el lado aire, se discuten semanalmente los riesgos y situaciones peligrosas encontradas, permitiendo tomar las medidas necesarias para que las obras no presenten ningún tipo de riesgo a la seguridad operacional.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Adicionalmente, el Grupo Aena trabaja para ofrecer una estancia segura y una experiencia de calidad en las instalaciones de todos sus aeropuertos. En este sentido, se destaca la comunicación y colaboración de todos los organismos y partes implicadas en la seguridad aeroportuaria.

En el Aeropuerto de Londres-Luton se cuenta con 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 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.

El Grupo Aena mide el éxito de su colaboración con los usuarios finales a través de los premios ASQ, otorgados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI). Estos premios son un reflejo del cumplimiento de estándares de calidad en el servicio a nivel internacional, basados en los resultados de las encuestas a pasajeros. En 2024, varios aeropuertos del Grupo Aena fueron galardonados en diversas categorías, lo que demuestra la efectividad de la colaboración con los usuarios y el cumplimiento de sus expectativas:

- Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat: Reconocido como Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de instalaciones de más de 40 millones de viajeros y como Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de más agradable.
- Aeropuerto de Palma de Mallorca: Reconocido como Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de instalaciones de entre 25 y 40 millones de viajeros.
- Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández: Reconocido como Mejor Aeropuerto de Europa de entre 15 y 25 millones de pasajeros.
- Aeropuerto de Menorca: Reconocido como Mejor Aeropuerto de Europa de entre 2 y 5 millones de pasajeros.
- Aeropuertos de Almería, Girona, Región de Murcia, Reus y El Hierro: Reconocidos como Mejor Aeropuerto de Europa con menos de 2 millones de pasajeros.
- Aeropuerto de Girona-Costa Brava: Reconocido como Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de Aeropuerto más limpio.
- Aeropuertos de Reus y El Hierro: Reconocidos como Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de mayor facilidad del trayecto del pasajero.
- Aeropuerto de El Hierro: Reconocido como Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de Personal más dedicado de Europa y de Aeropuerto más agradable.
- El Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha sido galardonado con el premio al Mejor Customer Journey por la Asociación para el Desarrollo de la Experiencia al Cliente (DEC) en su IX edición.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha sido distinguido por ACI con el premio a uno de los Mejores Aeropuertos de Europa (*Best Airport Awards 2024*) en la categoría de entre 10 y 25 millones de pasajeros. Además, en 2024 ha alcanzado su puntuación anual más alta en satisfacción del cliente (4,07), con 4 de cada 5 pasajeros calificando su experiencia como muy buena o excelente. Este resultado, el más alto en la historia del aeropuerto, refleja el compromiso continuo del aeropuerto con la excelencia en la experiencia del pasajero, reflejada igualmente en la consecución de dos premios CXA del Reino Unido (mejor equipo y mejor aeropuerto para pasajeros vulnerables).

Por tanto, la colaboración continua con consumidores y usuarios finales es un elemento clave en la estrategia del Grupo Aena. Los resultados derivados de este enfoque se traducen en servicios más inclusivos, seguros, sostenibles y eficientes, reafirmando el compromiso de la organización con la calidad, la accesibilidad y la innovación, al tiempo que refuerzan su reputación internacional como operador aeroportuario responsable y orientado al futuro.

S4-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que los consumidores y usuarios finales expresen sus inquietudes

S4-3 25 (a), S4-3 25 (b), S4-3 25 (c), S4-3 25 (d), S4-3 26

El proceso de participación de los consumidores y usuarios finales se compone de una serie de herramientas y mecanismos de comunicación activos y bidireccionales, que facilitan el diálogo y la colaboración de forma continua. Estas herramientas no solo permiten una comunicación fluida, sino que también ayudan a evaluar y reforzar permanentemente el compromiso del Grupo Aena con sus diferentes clientes.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

El Grupo Aena pone al alcance de sus usuarios un canal de comunicación práctico y accesible para todos, con el que pretende suprimir barreras. Con este objetivo mejora su web según los criterios de máxima simplicidad, alcance y eficacia. De esta manera, se puede difundir la información y los servicios ofrecidos a cualquier persona que quiera consultarlos. Además, se ha implementado un chat específico para personas con discapacidad auditiva, garantizando así una comunicación inclusiva y efectiva para todos los usuarios.

Para cualquier pasajero que desee interponer una reclamación, queja o sugerencia relacionada con algún servicio del Grupo Aena, existen distintos canales disponibles. El Grupo Aena pone el foco en sus clientes, transformando la manera en la que se relaciona con ellos, destacando su firme compromiso con la calidad del servicio y la satisfacción de sus usuarios, respaldado por una gestión eficaz de las reclamaciones y un enfoque constante en la mejora de la seguridad.

Para facilitar la presentación de las consultas, quejas, reclamaciones, sugerencias y felicitaciones se ponen a disposición de los pasajeros:

- En la web de Aena España, a través del Portal de Trámites y Reclamaciones, una sección específica para el envío de consultas, quejas, reclamaciones, sugerencias y felicitaciones. 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 España a tal fin.
- Redes sociales: se abordan de manera generalizada, dado que no están incluidas en el procedimiento de gestión de quejas y reclamaciones. Sin embargo, el Grupo Aena lleva a cabo un seguimiento de los comentarios recibidos en los perfiles de redes sociales "X" y Facebook, así como Instagram y LinkedIn en el caso de los aeropuertos del Grupo Aena.
- En el 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 se 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 Ouvidoria³⁵ en los aeropuertos de Aena 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.

Por lo anterior, en todos los aeropuertos del Grupo Aena existen procedimientos de atención de quejas y departamentos especializados en la atención y experiencia al pasajero para garantizar la correcta atención de éstas. Estos procedimientos definen las pautas para realizar el tratamiento de las reclamaciones y quejas recibidas y la clasificación de las quejas y reclamaciones. 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 para reforzar el cumplimiento del DORA II.

³⁵ 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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En Reino Unido, 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 queja o reclamación, se realiza un análisis de la misma, que debe contener el contenido mínimo necesario para la tramitación. Posteriormente, se remite el mensaje a la unidad técnica que debe dar respuesta en el tiempo establecido y posteriormente se traslada la información al usuario. El plazo máximo para dar respuesta a las reclamaciones y quejas recibidas es de 16 días.

En España, el indicador OTAC-01 del DORA II mide la eficiencia en la gestión de reclamaciones aeroportuarias, estableciendo que al menos el 98% deben ser respondidas en menos de 5 días hábiles. Este compromiso de Aena en España refleja su dedicación a una gestión ágil y efectiva de las quejas de los usuarios.

En 2024, en España, el total de quejas y reclamaciones recibidas ascendió a 15.072 (14.760 en 2023). En el Aeropuerto de Londres-Luton, Reino Unido, el total de quejas y reclamaciones fue de 13.302 (8.343 en 2023), y en los aeropuertos de Aena en Brasil, 988 (268 en 2023).

Principales datos de quejas y reclamaciones								
Indicador	España		Reino Unido		Brasil		Total	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Contrato de transporte	1.256	2.421	-	0	-	0	1.256	2.421
Handling	411	1.246	355	410	11	45	777	1.701
Sistemas de información	701	787	-	0	19	23	720	810
Instalaciones	978	1.088	163	313	85	338	1.226	1.739
Servicios de seguridad	2.442	2.338	501	1.216	28	97	2.971	3.651
Servicios complementarios	1.410	1.937	3.444	7.544	13	27	4.867	9.508
Accesos	31	77	-	414	-	0	31	491
Daños y robos	357	385	291	377	-	0	648	762
Varios	185	400	1.486	1.494	106	428	1.777	2.322
Servicios comerciales y de restauración	251	588	1.169	745	6	24	1.426	1.357
Aparcamientos	6.738	3.805	934	789	-	6	7.672	4.600
Total	14.760	15.072	8.343	13.302	268	988	23.371	29.362



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Asimismo, el Grupo Aena mantiene una estrecha colaboración con aerolíneas y empresas concesionarias para garantizar que todos los usuarios dispongan de mecanismos efectivos de comunicación. En espacios como las Salas VIP, se utilizan herramientas innovadoras como los dispositivos *Happy or Not*, que recogen y analizan de manera continua las opiniones de los usuarios. Además, se organizan reuniones periódicas con concesionarios y aerolíneas para revisar los resultados obtenidos y proponer mejoras, siempre alineadas con el compromiso de la Compañía de optimizar la experiencia del cliente.

En este sentido, las sociedades del Grupo Aena ponen a disposición de terceros canales de comunicación accesibles y confidenciales a través de los cuales poder informar, denunciar o hacer consultas sobre infracciones del Código de Conducta, incumplimientos de la normativa interna y del sistema de cumplimiento normativo, infracciones penales o administrativas, del derecho laboral en materia de seguridad y salud en el trabajo y cualesquiera acciones u omisiones que puedan constituir infracciones del Derecho de la Unión Europea. La información detallada sobre estos compromisos y sus medidas se encuentra detallada en el capítulo [G1](#).

1. Gestión de la calidad, accesibilidad y satisfacción del cliente

S4-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones

S4-4 30 (MDR-A); S4-4 31 (a), S4-4 31 (b), S4-4 31 (c), S4-4 31 (d), S4-4 32 (a), S4-4 32 (b), S4-4 32 (c), S4-4 33 (a), S4-4 34, S4-4 35, S4-4 37

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 para todos los usuarios. En el marco de esta gestión de la excelencia, Aena busca la prevención, mitigación y reparación de los impactos negativos, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades.

Para todo ello, el Grupo Aena mide la satisfacción de pasajeros, clientes y empresas concesionarias mediante herramientas como las encuestas *Airport Service Quality (ASQ)* de *Airports Council International (ACI)*, que 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.

También cuenta con dispositivos interactivos que recogen información en tiempo real, como *Happy or Not* en España o *Feedback Now* en el Aeropuerto de Londres-Luton, que permiten la obtención de información clave, que se traduce en recomendaciones y planes de acción para mejorar continuamente los servicios. Los resultados en tiempo real de estos dispositivos facilitan una toma de decisiones ágil y la adaptación de los servicios según las prioridades de los pasajeros.

Estas herramientas se complementan con la labor de los grupos de trabajo que se conforman con clientes, compañías aéreas y empresas concesionarias. Este enfoque fomenta el diálogo constante con los grupos de interés, reafirmando el compromiso del Grupo Aena con la eficiencia, la sostenibilidad y la mejora de la experiencia de los usuarios en su red aeroportuaria.

A través de un análisis comparativo con otros aeropuertos, permiten entender su posición relativa frente a otros aeropuertos del Grupo Aena o internacionales. El programa también facilita la toma de decisiones, para priorizar las inversiones relativas a la mejora de los servicios e infraestructuras aeroportuarias. En España, 34 aeropuertos utilizan este tipo de encuestas. Mensualmente, los aeropuertos analizan los resultados obtenidos y, trimestralmente, ACI emite los informes de resultados y comparativas con otros aeropuertos de similares características.

Capacidad aeroportuaria

Asimismo, en el DORA II se 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. En este, se establecen las condiciones y senda tarifaria que los aeropuertos de la red de Aena en España deben cumplir durante los siguientes cuatro años en cuanto a calidad, medioambiente, capacidad e inversiones. Para más información acerca del proceso colaborativo de elaboración del DORA II ver el apartado [S4-2](#).

Calidad

El DORA II establece como prioridad el mantenimiento de los altos niveles de calidad en los servicios aeroportuarios de Aena, así como la implementación de mejoras en áreas con margen de optimización. Para ello se establecen 17 indicadores de calidad que recogen datos de cinco ámbitos principalmente:

- Satisfacción percibida por los pasajeros (SPAX).
- Tiempos de espera en los puntos de proceso de pasajeros (TEPP).
- Disponibilidad de los equipos e instalaciones en el edificio terminal (DEET).
- Disponibilidad de los equipos e instalaciones en el lado aire (DELA).
- Otras áreas clave (OTAC), como el tiempo de respuesta a reclamaciones (consultar el apartado [S4-3](#)).

Para conseguirlo, los Planes de Calidad para cada aeropuerto incluyen metas y objetivos, tanto cualitativos como cuantitativos, que incluyen las actuaciones realizadas y planificadas. En línea con los objetivos estratégicos contenidos en el DORA II, entre los objetivos cualitativos se encuentran la gestión eficiente de la red aeroportuaria en términos de seguridad y calidad, la sostenibilidad ambiental como eje vertebrador de las actuaciones y la innovación como pieza clave para conseguir la calidad y eficiencia a la hora de prestar el servicio.

En 2024, se han implementado diversas iniciativas para mejorar la experiencia del pasajero en varios aeropuertos. En el Aeropuerto de Málaga, se ha introducido un servicio de información a través de videollamada y se ha aumentado la zona de asientos en zonas de embarque a través de un sistemas de gradas. Asimismo, en el Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat se han realizado conciertos con música en vivo en la terminal. Además, se llevaron a cabo otras actuaciones en directo, en fechas destacadas bajo el lema "*Feel The Rhythm*" en varios aeropuertos.

Accesibilidad

El Grupo Aena reafirma su compromiso con la accesibilidad universal, enfocándose en eliminar barreras físicas, comunicativas y sociales para garantizar que todas las personas, incluidas aquellas con capacidades especiales, puedan acceder y transitar por sus instalaciones de manera segura, autónoma y cómoda. Este enfoque está orientado a prevenir y mitigar cualquier impacto negativo en los usuarios finales, mientras busca generar experiencias positivas mediante una mejora constante de sus servicios.

En el año 2024 se consolidaron diversos programas y medidas para atender las necesidades específicas de los pasajeros, reforzando la organización de recursos, implementando innovaciones tecnológicas y promoviendo la sensibilización del personal. Entre las actuaciones clave destaca el servicio de asistencia a pasajeros con movilidad reducida (PMR), a través del servicio "Sin Barreras", el cual es gratuito y personalizado según el tipo de necesidad de cada pasajero. Este servicio cubre todo el recorrido aeroportuario, incluyendo los procesos de facturación, controles de seguridad, embarque y desembarque, recogida de equipajes y traslado por las terminales.

	2023				2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Solicitudes PMR (nº)	2.100.410	123.477	6.472	2.230.359	2.441.887	153.636	18.469	2.613.992

El servicio alcanzó en 2024 una notable valoración promedio de 4,94 sobre 5 en encuestas realizadas a los usuarios. Este logro evidencia no solo la calidad del servicio, sino también el impacto positivo que genera en la experiencia de los pasajeros.

Con el fin de asegurar la disponibilidad de recursos necesarios y favorecer la organización de los recursos disponibles, manteniendo así el nivel de calidad, Aena ha continuado reforzando los mensajes dirigidos a los pasajeros, recordando la importancia de solicitar este servicio con al menos 48 horas de antelación.

En el DORA II se recoge, por su importancia para el interés general, el compromiso de la red de aeropuertos de Aena con continuar asegurando la accesibilidad y movilidad de los ciudadanos, trabajadores y bienes y servicios.

En los aeropuertos de la red española, Aena ha realizado avances en la mejora de la accesibilidad en sus instalaciones. Durante 2024, se ha continuado con el desarrollo de varias iniciativas tecnológicas, como la actualización de la aplicación móvil y la herramienta AenaMaps, que permiten a los pasajeros planificar rutas accesibles dentro de las instalaciones aeroportuarias. Estas soluciones están diseñadas para priorizar el uso de ascensores sobre las escaleras y garantizar recorridos cómodos y seguros. Asimismo, se continúa mejorando la señalética en todos los aeropuertos de la red para hacerla más inclusiva, incorporando iconos representativos de diferentes discapacidades, así como de colectivos como personas mayores.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Además, se emplean bucles de inducción magnética en varios aeropuertos, una tecnología diseñada para mejorar la experiencia de usuarios con prótesis auditivas. Además, Aena ha mantenido su línea de atención por chat para personas con discapacidad auditiva, facilitando el acceso a la información en tiempo real.

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.

Además, en España, Aena ha mantenido como prioridad la adecuación de sus instalaciones mediante iniciativas específicas, como la instalación de aseos adaptados para personas ostomizadas en la mayoría de los aeropuertos de la red, y la implementación de nuevas herramientas para promover la autonomía de los pasajeros con discapacidades.

Para atender a colectivos con discapacidades invisibles, Aena cuenta con un distintivo especial que facilita el paso por los aeropuertos. Este sistema, disponible en los 18 aeropuertos más transitados de su red, permite a los usuarios acceder a controles de seguridad dedicados y ser identificados por el personal aeroportuario para recibir una atención más adecuada. La iniciativa incluye herramientas informativas disponibles en la web de Aena, para que estos pasajeros puedan planificar su recorrido con antelación.

Por otra parte, el compromiso del Grupo Aena con la accesibilidad se extiende a su colaboración con diversas entidades sociales. En España, se trabaja conjuntamente con organizaciones como CERMI, Confederación de Autismo España, ONCE y FASOCIDE, para identificar áreas de mejora y compartir buenas prácticas. Estas alianzas han sido fundamentales para garantizar que los servicios y las instalaciones respondan a las necesidades específicas de distintos colectivos.

El seguimiento y la evaluación de estas medidas se realizan a través de encuestas periódicas y reuniones con las entidades colaboradoras. Esto permite ajustar los servicios en función de los resultados y fomentar el impacto positivo de las iniciativas.

Adicionalmente se cuenta con un Foro de Accesibilidad que mantiene consultas regulares con usuarios PMR y organizaciones benéficas. Este foro permite a Aena comprender mejor las necesidades de los usuarios con discapacidad y adaptar sus servicios para minimizar riesgos y mejorar la experiencia de estos pasajeros en particular.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton también se cuenta con bucles de inducción magnética y se ha renovado su señalética para hacerla más inclusiva. Las colaboraciones locales, como las realizadas con *Alzheimer's Society* y *Autism Bedfordshire*, han permitido identificar áreas de mejora y adaptar los servicios a las necesidades de la comunidad.

En Brasil, los aeropuertos gestionados por Aena han centrado sus esfuerzos en garantizar que las instalaciones sean plenamente accesibles. Las terminales cuentan con baños adaptados, superficies podotáctiles, pasamanos y elevadores, además de sillas de ruedas para facilitar la movilidad de los pasajeros con necesidades especiales.

También en las filiales de Brasil se dispone 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.

En proyectos de renovación de Brasil, se han incorporado criterios específicos de accesibilidad, consultando a expertos para garantizar el cumplimiento de normativas y estándares internacionales. Estas iniciativas buscan proporcionar una experiencia segura y cómoda para todos los usuarios.

Disrupciones operativas

Aena dispone en España de un Plan de Continuidad del Negocio y Recuperación de la Actividad para garantizar la operatividad del aeropuerto ante interrupciones en sistemas tecnológicos clave, como el tratamiento de equipajes o la navegación aérea.

Este plan tiene como objetivo minimizar el impacto en los procesos básicos del aeropuerto, asegurando la toma de decisiones eficiente tras una emergencia o crisis. Todas las áreas fundamentales del negocio y las funciones de apoyo están incluidas en el proceso de planificación. Para ello, se realiza un análisis de los recursos críticos y su impacto en la operativa, estableciendo una ventana límite en la que se debe desplegar una respuesta y dimensionar los recursos necesarios para mantener los servicios mínimos.

El plan también contempla procedimientos específicos, como la identificación de recursos técnicos y humanos alternativos, la asignación de responsabilidades dentro de los equipos de respuesta y la definición y coordinación de las actuaciones necesarias para la recuperación del servicio.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Para gestionar la situación, se activa un Comité de Continuidad, encargado de coordinar la recuperación de la actividad aeroportuaria y el mantenimiento del plan. Este comité trabaja en estrecha colaboración con el Comité de Crisis, el Comité Local de Comunicación y el CGRH24 (Centro de Gestión de Red), asegurando una comunicación efectiva sobre el estado de la crisis y las acciones de recuperación.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton cuenta con planes específicos para garantizar la operatividad ante interrupciones en sistemas tecnológicos, así como un Plan de Gestión de Crisis si la interrupción supone un riesgo operativo o reputacional significativo.

En Brasil, los aeropuertos de las filiales de Aena también cuentan con un Plan de Continuidad de Negocio para asegurar la rápida recuperación de las actividades en caso de interrupción, con el objetivo de minimizar al máximo los impactos. El Plan contiene acciones que involucran una serie de interlocutores que coordinan sus actividades según cada situación.

S4-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales

S4-5 40 (MDR-T), S4-5 41 (a), S4-5 41 (b), S4-5 41 (c)

Capacidad aeroportuaria

Aena establece determinadas metas cuantitativas con el fin de alentar una mejora continua. En el caso de los indicadores relacionados con la capacidad aeroportuaria se presenta los indicadores de capacidad actual, y los niveles de utilización de los distintos subsistemas (campo de vuelos, plataforma, terminal de pasajeros y terminal de carga) previstos para los aeropuertos de la red de Aena durante el periodo regulatorio, medidos a través de las aeronaves/horas y pasajeros/hora, y nivel de ocupación de los aeropuertos, respectivamente. Adicionalmente, se establecen metas anuales según el tipo de aeropuerto y resultados del año previo.

Aena dispone de un plan de inversiones que permitirá que la capacidad global de los aeropuertos de Aena alcance aproximadamente 348 millones de pasajeros para 2026, con objetivos específicos recogidos en el Anexo 2 del DORA II. Estos objetivos incluyen indicadores como la capacidad global actual de la red, la capacidad máxima por aeropuerto e infraestructura, y el nivel de utilización anual por aeropuerto e infraestructura. Asimismo, se establecen niveles de utilización específicos para el campo de vuelos, la plataforma y el edificio terminal, previstos en el quinquenio del DORA II.

Cada indicador cuenta con un valor objetivo específico, que establece el estándar mínimo de calidad exigido para los servicios aeroportuarios durante el periodo 2022-2026. Este enfoque refuerza el compromiso de Aena con la excelencia operativa y la satisfacción de sus clientes, asegurando que la red aeroportuaria continúe ofreciendo servicios de calidad alineados con las expectativas de pasajeros, clientes y empresas concesionarias.

Calidad

En el DORA II se establecen objetivos específicos en materia de satisfacción general de los pasajeros, medida a través de un indicador que evalúa la percepción global de los usuarios en base a cuatro áreas clave: satisfacción con la limpieza del aeropuerto, satisfacción con la orientación en el aeropuerto, satisfacción con la seguridad física en el aeropuerto y satisfacción con el confort de las áreas de embarque. Estos indicadores se calculan utilizando los resultados de las encuestas ASQ explicadas anteriormente.

En el Anexo 3 del DORA II se establece que el objetivo específico en materia de calidad y accesibilidad para los aeropuertos con tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales³⁶, si la media histórica es superior a "Muy bueno (4)", es mantener el nivel de calidad percibido al 100% durante el periodo DORA II. Por otro lado, si la media histórica es inferior a "Muy bueno (4)" el objetivo es mejorar el nivel de satisfacción en un 1% interanual hasta alcanzar este valor. En aquellos aeropuertos con tráfico inferior a 100.000 pasajeros anuales, el objetivo es garantizar que el nivel de calidad percibido se mantenga al 100% durante el periodo DORA II.

En relación a los indicadores de calidad, durante 2024 se obtuvieron los siguientes resultados en las encuestas ASQ respondidas por los usuarios:

³⁶ Media 2018-2019



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Evaluación de la calidad (sobre 5)

	2023			2024		
	Calidad de servicios a pasajeros	Calidad locales comerciales	Calidad de restauración	Calidad de servicios a pasajeros	Calidad locales comerciales	Calidad de restauración
España	4,13	3,56	3,68	4,18	3,62	3,78
Reino Unido	4,03	3,82	3,89	4,07	3,71	3,89
Brasil	4,26	3,66	3,17	4,43	3,95	3,41

Los resultados obtenidos, junto con otras herramientas como los grupos de trabajo y los dispositivos Happy or Not, son esenciales para guiar los planes de mejora continua y fortalecer el diálogo con los grupos de interés.

Finalmente, AESA realiza un informe en el que verifica el cumplimiento de los objetivos marcados. Según el grado de cumplimiento de estos objetivos, se establecerán bonificaciones o penalizaciones en las tarifas retribuidas en los servicios prestados por Aena. Las desviaciones respecto a estos valores objetivo podrán dar lugar a la solicitud, por parte del supervisor, de acciones correctoras para mejorar sus resultados.

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 II o los contratos de concesión) como aquellas que se han detectado como necesarias para mejorar la calidad de los servicios.

En el Grupo Aena 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, impartiendo cursos relacionados con la experiencia del pasajero.

Formación para la mejora de la calidad de los servicios

	2024			Total
	España	Reino Unido	Brasil	
Formación en materia de experiencia del cliente (Nº empleados)	8.009	174	568	8.751
	2023			Total
	España	Reino Unido	Brasil	
Formación en materia de experiencia del cliente (Nº empleados)	2.557	148	843	3.548

Durante el año 2024, el personal de Aena en España ha continuado recibiendo el curso online "Introducción a la experiencia del pasajero", con el objetivo de fomentar una cultura aeroportuaria en la Compañía que se centra en la atención a las necesidades del pasajero y en garantizar su satisfacción en todo el itinerario en el aeropuerto. Además, se han continuado realizando sesiones presenciales y prácticas, durante las cuales se expuso a realizar la función de información al pasajero tanto a personal que normalmente trabaja de cara al público como a aquellos que no (*On Job Training*).

En el Aeropuerto de Londres-Luton, en Reino Unido, la experiencia del cliente es un pilar fundamental en la **Responsible Business Strategy** 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. Este programa es un componente obligatorio de cara a conseguir la acreditación de acceso al recinto aeroportuario para cualquier empleado.

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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Adicionalmente se cuenta con el Plan de Exploración Aeroportuaria (PEA) que establece la obligación de implementar un sistema de registro y tratamiento de demandas relacionadas con la prestación del servicio. Estos planes contienen todas las acciones, responsabilidades y procedimientos que definen la estrategia de Aena Brasil para cumplir con los requisitos el Contrato de Concesión y Calidad de Servicio. Además, implementa indicadores de calidad que garantizan altos estándares en la prestación de servicios como la limpieza, la orientación al pasajero, la eficiencia en la facturación y la satisfacción del usuario son monitoreados rigurosamente. Estos indicadores no solo aseguran una experiencia positiva para los pasajeros, sino que también contribuyen a la reputación y competitividad de los aeropuertos, atrayendo más tráfico y, por ende, impulsando la economía local. Así, se incentiva el cumplimiento de estos estándares mediante un sistema de bonificaciones, lo que promueve un ciclo de mejora continua y beneficia a los aeropuertos con un flujo significativo de pasajeros.

Los resultados de desempeño de los servicios ofrecidos a pasajeros en Brasil, se miden a través de los indicadores de Calidad del Servicio (IQS), definidos por la ANAC. Mensualmente se publica el Informe de Calidad del Servicio donde se presenta la percepción de los pasajeros sobre los servicios prestados en estos aeropuertos.

Asimismo en Brasil, se realiza un seguimiento sistemático de estos indicadores, evaluando los servicios que se ofrecen a los usuarios. En función de estos, se planifican e implementan acciones para la mejora continua de su funcionamiento. Los Indicadores IQS incluyen aspectos de relevancia como los servicios directos, la disponibilidad de equipo, las instalaciones en la zona de aire y la encuesta de satisfacción de pasajeros.

Para la medición y seguimiento de los Indicadores de Calidad del Servicio en Brasil, se han elaborado unas Instrucciones Administrativas que sirven de base y orientación a los equipos implicados directa e indirectamente en las áreas que puedan influir en la Calidad de los Servicios que se prestan en los aeropuertos de Aena en Brasil. Entre los objetivos específicos en materia de calidad establecidos se encuentran algunos como la reducción de los tiempos de espera en la cola de seguridad entre 5 y 15 minutos, mejora del confort térmicos y acústico y la calidad de la red WiFi, entre otros.

Accesibilidad

El DORA II contempla un indicador para medir el nivel de satisfacción de los pasajeros con movilidad reducida (PMR) respecto al servicio de asistencia ofrecido en los aeropuertos de la red de Aena. Este indicador combina las valoraciones directas de los usuarios con el análisis del número de reclamaciones relacionadas con el servicio, proporcionando una visión integral de su percepción y experiencia.

El objetivo fijado en materia de accesibilidad en el DORA II se detalla en el apartado de [Calidad](#). Este indicador destaca la importancia de garantizar un servicio accesible, eficiente y centrado en las necesidades de los usuarios con movilidad reducida, alineándose con los principios de inclusión y accesibilidad universal que guían las acciones de Aena.

Por otro lado, Aena dispone de metas cualitativas específicas, como la extensión del distintivo para discapacidades invisibles a todos los aeropuertos de la red de aeropuertos españoles y seguir organizando jornadas de accesibilidad para compartir avances y fomentar la sensibilización del personal.

Asimismo, el Grupo Aena se propone continuar ampliando el alcance de sus servicios inclusivos y reforzar la formación de su personal en materia de accesibilidad. También busca fomentar la colaboración con organizaciones para mejorar la calidad de vida de los pasajeros con necesidades especiales.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, la accesibilidad ha sido igualmente un tema prioritario, con esfuerzos centrados en la formación y sensibilización del personal. Durante 2024, se han impartido cursos específicos sobre calidad y atención al pasajero, con énfasis en temas de accesibilidad. Además, se incluyen cláusulas de sensibilización en los pliegos de servicios, exigiendo a las empresas contratistas un compromiso claro con la diversidad y la accesibilidad.

En las filiales de Brasil se dispone de metas cualitativas descritas en materia 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. Asimismo, del mismo modo que en los aeropuertos de la red española, se puede realizar la solicitud del servicio a través del enlace particular habilitado para cada aeropuerto. En este sentido, se ha continuado desarrollando el plan estratégico en materia de sostenibilidad 2025, que recogerá actuaciones y metas en materia de accesibilidad.

Disrupciones operativas

Aena dispone de metas cualitativas para la gestión de sus riesgos relativos a este ámbito. Para asegurar la operatividad y efectividad del Plan de Continuidad del Negocio y Recuperación de la Actividad, Aena establece un programa de mantenimiento. Este programa especifica cómo se revisará, actualizará y divulgará el Plan, quién será responsable de estas tareas y cómo se difundirá la información.

Este Plan debe revisarse y actualizarse periódicamente, al menos cada tres años, para reflejar los cambios en los sistemas de información y la operativa de cada aeropuerto. Para más información sobre el Plan de Continuidad del Negocio y Recuperación de la Actividad, consultar el apartado [S4-4 Ciberseguridad](#).

2. Innovación e inteligencia artificial

S4-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones

S4-4 30 (MDR-A), S4-4 31 (a), S4-4 31 (b), S4-4 31 (c), S4-4 31 (d), S4-4 32 (a), S4-4 32 (b), S4-4 32 (c), S4-4 33 (a), S4-4 34, S4-4 35, S4-4 37

Los aeropuertos han dejado de ser simples puntos de partida y llegada para convertirse en espacios de experiencias, tecnología y eficiencia, impulsados por la innovación y las nuevas tendencias sociales. En un mundo donde la movilidad global es esencial, Aena se enfoca en los consumidores y usuarios finales, incorporando tecnologías avanzadas en diversos procesos del viaje. Estas innovaciones permiten personalizar los servicios, mejorando el confort y bienestar de los pasajeros y haciendo más eficiente la gestión de la infraestructura. Esta iniciativa beneficia a todos los usuarios de Aena, con un enfoque especial en sus aeropuertos propios.

Desde la automatización de procesos hasta la integración de tecnologías emergentes como la inteligencia artificial, la biometría o el Internet de las cosas (IoT), los aeropuertos están redefiniendo las expectativas de los pasajeros y las capacidades operativas, mejorando la experiencia de los usuarios, optimizando los recursos y permitiéndonos ser más sostenibles. La digitalización de la interacción con los pasajeros y la gestión de las infraestructuras es fundamental para elevar la calidad del servicio, ser más sostenibles y eficientes.

En 2024, el Grupo Aena ha continuado validando tecnologías con potencial de implementación a corto y medio plazo y participando en proyectos de innovación a nivel internacional, posicionándose para afrontar las transformaciones del sector y desplegando proyectos de Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+i) con aplicación concreta y tangible en toda su red de aeropuertos.

Además, Aena continúa con la implementación de su Plan Estratégico de Innovación y Transformación Digital 2021-2026, cuyo objetivo es optimizar la experiencia del usuario, mejorar la eficiencia operativa y diversificar el modelo de negocio mediante la innovación tecnológica. Este plan se estructura en tres programas estratégicos: De Pasajero a Cliente, centrado en la personalización y mejora de la experiencia del cliente; Uso Eficiente de Recursos, enfocado en sostenibilidad y optimización operativa; y Más Allá del Aeropuerto, que explora oportunidades en movilidad sostenible y conectividad territorial.

Para el diseño y desarrollo de este Plan, se ha consultado a distintas unidades de Aena con el objetivo de identificar necesidades y definir proyectos con recursos y presupuestos acordados, además de un análisis de tendencias tecnológicas mediante un *benchmark* de aeropuertos a nivel mundial.

A continuación, se detallan las medidas y actuaciones alcanzadas, destacando su impacto y su contribución al logro de los objetivos estratégicos.

Programa de intraemprendimiento INNOVA: durante 2024, se completó la 5.ª edición de este programa, diseñado para fomentar la creatividad interna y la mejora continua. En esta edición, 246 empleados presentaron 218 ideas provenientes de 29 centros en España, Brasil y Reino Unido. Las iniciativas seleccionadas serán testeadas como pilotos en aeropuertos de la red para evaluar su viabilidad operativa.

Los proyectos ganadores de la 5ª Edición de Innova han sido:

- Gestión Inteligente de Colas en el Aeropuerto de Ibiza: un sistema autónomo que adapta en tiempo real los accesos a controles de seguridad según la afluencia de pasajeros.
- Aena Vipet: un servicio para pasajeros que viajan con mascotas, fomentando opciones de viaje Pet Friendly.
- Oli Go: un juego interactivo en realidad aumentada que mejora la experiencia de espera de los pasajeros.
- Eficiencia Hídrica en Juazeiro do Norte (Brasil): reutilización de aguas residuales tratadas, promoviendo un modelo circular de ahorro hídrico.

Programa de innovación abierta Aena Ventures: la segunda edición culminó con la presentación de soluciones innovadoras por parte de cinco startups. Tras el Demo Day en abril de 2024, se avanzó en modelos de relación para facilitar el despliegue de soluciones que hayan superado la fase piloto y presentado una propuesta de despliegue factible, fortaleciendo la colaboración con el ecosistema emprendedor externo.

Proyectos de Financiación nacional e internacional:



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- EUREKA y OPERA (Programa SESAR3): centrados en la integración de la movilidad aérea urbana en aeropuertos, liderando conceptos como el Vertiport Traffic Collaborative Management (VTCM).
- eCONPAVE (Convocatoria Público-Privada Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades): desarrollo de una herramienta predictiva para la gestión de pavimentos aeroportuarios con sensores incorporados.
- AEROHARVEST (Convocatoria Público-Privada Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades): sistemas de recuperación de energía con materiales piezoeléctricos.
- AEROPAV (Convocatoria Público-Privada Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades): aplicación de IA generativa para evaluar el Índice de Clasificación de Pavimentos (PCI).
- PASARELAS (Convocatoria PID del CDTI): Prueba piloto de uso de pasarelas de embarque autónomas en aeropuertos.

Además, el Grupo Aena participa en Grupos de Trabajo Internacionales, presidiendo el Foro de Innovación de ACI Europa y como miembro fundador de SESAR 3. Además, lidera Airports for Innovation (A4I), una alianza internacional formada por 10 aeropuertos o gestores aeroportuarios con el objetivo de colaborar en temas relacionados con innovación, sostenibilidad y experiencia cliente y que en 2024 recibió 292 propuestas de startups en su primera convocatoria conjunta.

Proyectos Innovadores destacados en 2024:

- Oli: asistente virtual que, mediante IA generativa, ofrece servicios multilingües en todos los aeropuertos de la red española, mejorando la interacción con los usuarios.
- Jardín Vertical Descontaminante: instalado en Madrid-Barajas, emplea nanotecnología para eliminar gases contaminantes.
- Vehículos Autónomos: prueba piloto de un AGV en Barcelona-El Prat para el transporte de equipajes.
- Digitalización de Objetos Perdidos: piloto en Barcelona-El Prat para simplificar su gestión mediante plataformas online y consignas inteligentes.
- Uso de drones: para diferentes tareas de inspección y mantenimiento tanto en interior de terminal como en campo de vuelo.
- Instalación de sistemas de análisis de vídeo en Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca para optimizar procesos como la rotación de aeronaves.

En Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, el enfoque en innovación se ha centrado en la implementación de proyectos piloto alineados con las estrategias de digitalización y sostenibilidad, en colaboración con las iniciativas globales del Grupo Aena.

En Brasil, Aena ha liderado proyectos de eficiencia hídrica, como en Juazeiro do Norte, donde se ha optimizado la reutilización de aguas residuales tratadas. Además, se han implementado medidas para mejorar la sostenibilidad operativa y promover la integración de tecnologías innovadoras.

Esfuerzos y colaboración con empresas especializadas

Aena asigna recursos significativos a la innovación, incluyendo acuerdos piloto (20 firmados en 2024), formación interna (183 personas con más de 2.800 horas de formación) y la participación en iniciativas internacionales. Estas medidas buscan garantizar que las prácticas de la empresa no causen impactos negativos a los consumidores, y que cualquier incidencia sea abordada de manera efectiva mediante soluciones correctivas y preventivas.

La inversión realizada en proyectos de I+D+i durante el ejercicio 2024 ha superado los 43,7 millones de € (38,9 millones de € en 2023).

El compromiso de Aena con la innovación se refleja en una estrategia integral que combina acciones preventivas, colaboraciones internacionales y una visión clara hacia la sostenibilidad y el impacto positivo. La empresa continúa liderando el cambio en el sector aeroportuario, estableciendo nuevos estándares de excelencia en beneficio de sus usuarios finales.

S4-5: metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales

S4-5 40 (MDR-T), S4-5 41 (a), S4-5 41 (b), S4-5 41 (c)

El Grupo Aena establece objetivos cualitativos que nos permiten monitorear la eficacia de nuestras políticas y acciones en innovación. Estos objetivos reflejan nuestro compromiso con:



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

- Gestión de Riesgos y Oportunidades: consolidación de alianzas estratégicas a nivel internacional y expansión de proyectos financiados en I+D.
- Reducción de Impactos Negativos: implementación de sistemas de análisis predictivo y reutilización de recursos hídricos para minimizar el impacto ambiental.
- Impulso de Impactos Positivos: mejora de la experiencia del pasajero mediante herramientas digitales como Oli y soluciones personalizadas al tener más conocimiento de los clientes.

Estos compromisos aseguran la alineación con los objetivos estratégicos y las expectativas de los usuarios finales.

3. Seguridad operacional y aeroportuaria

S4-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones

S4-4 30 (MDR-A), S4-4 31 (a), S4-4 31 (b), S4-4 31 (c), S4-4 31 (d), S4-4 32 (a), S4-4 32 (b), S4-4 32 (c), S4-4 33 (a), S4-4 34, S4-4 35, S4-4 37

Seguridad operacional

En un año de récord histórico de pasajeros, el Grupo Aena reafirma su compromiso prioritario con la seguridad en todas sus vertientes, enfocándose en la prevención de eventualidades y contingencias, evaluando y adaptando continuamente sus procesos y dotándolos de los recursos necesarios para hacer frente a los retos de la actividad aeroportuaria.

La gestión de la seguridad es una actividad formal, explícita y sistemática de carácter preventivo, orientada en el marco de una cultura justa, buscando siempre identificar deficiencias y la mejora continua.

En España, el 83% de los aeropuertos están certificados según el Reglamento UE nº 139/2014, lo que garantiza que las infraestructuras, sistemas, equipos, servicios, procedimientos y personal de cada aeropuerto se ajustan a los estándares europeos, mejorando la seguridad operacional. El 17%³⁷ restante se certifica según el Real Decreto 862/2009. En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton también está certificado conforme al Reglamento UE nº 139/2014, mientras que en Brasil se sigue el RBAC 139 de ANAC.

Las certificaciones de las diferentes instalaciones se han realizado por AESA, que acredita el cumplimiento de la normativa comunitaria en los aeródromos de uso público. Además, la certificación es una garantía para los operadores aéreos, que tienen la certeza de que en los aeropuertos de Aena se observan los más altos estándares de seguridad operacional.

En el caso de la certificación de Reino Unido, la Autoridad de Aviación Civil (CAA) y la *British Aviation Institution* (BSI) son las autoridades encargadas de acreditar el cumplimiento de la normativa, mientras que en Brasil, es la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC).

Aena también promueve iniciativas de mejora continua y la universalización de la cultura de seguridad operacional, como la metodología de detección proactiva de riesgos, el impulso del reporte no punitivo de los mismos, el establecimiento de criterios acordados con la autoridad aeronáutica y la incorporación de nuevas tecnologías, todo ello incluido dentro de su Política de Seguridad Operacional. En esta se establece el compromiso de Aena con los más altos estándares en materia de seguridad operacional. 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, lo que permite gestionar los posibles riesgos, incidentes y comunicaciones, o consultas relacionadas con la seguridad operacional.

Para ello se dispone de mecanismos de comunicación entre la Compañía y los terceros para tratar cualquier aspecto relacionado con la seguridad operacional. Las comunicaciones recibidas y emitidas, así como el tratamiento que se les ha dado a estas son revisadas en el comité, con una periodicidad específica para cada aeropuerto, determinada por factores como su tráfico y operaciones. Además, en estos comités se recuerda la importancia del reporte y los canales de comunicación, y se recoge en acta cualquier interés u opinión aportados, para poder dar seguimiento a los mismos.

En ese sentido, se establecen sistemas de notificación obligatorios y voluntarios adecuados que se basan en el principio de equidad y no punitivo y mediante los cuales se asegura una protección adecuada a los informadores.

³⁷ 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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

A través de las acciones que desarrolla el Grupo Aena, se siguen fortaleciendo los procesos, garantizando la satisfacción de los usuarios y manteniendo altos niveles de seguridad operacional, y todo ello refuerza su posición como líder en la gestión aeroportuaria a nivel internacional.

La Política de Seguridad Operacional ha dado lugar a la implantación de un robusto Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional. Este sistema proporciona el marco para coordinar, supervisar y establecer requisitos específicos para gestionar la seguridad operacional en las instalaciones aeroportuarias. Los principales componentes del SGSO incluyen:

- Procedimientos de gestión de riesgos.
- Mecanismos de Comunicación y Supervisión.
- Control de Proveedores.
- Requisitos Contractuales Específicos.
- Investigación y tratamiento de incidentes
- Procedimientos de seguimiento de indicadores.
- Formación de seguridad operacional.
- Procedimientos de objetivos para la mejora continua de la seguridad operacional.

En estos procedimientos se describen todos los procesos que forman parte de las diferentes áreas para la gestión de Seguridad Operacional en el aeropuerto, además de las responsabilidades del responsable del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (RSGSO).

El Programa de Seguridad Operacional (PSO) recoge los objetivos fijados anualmente para alcanzar el principio de mejora continua en cada aeropuerto en materia de seguridad operacional. Este programa es una herramienta de los aeropuertos para mejorar la seguridad operacional en los aspectos que hayan detectado, y el seguimiento de las acciones ahí planteadas se realiza de forma local, ya que todos los aeropuertos de Aena en España, Reino Unido y Brasil disponen de un PSO. En las inspecciones a los aeropuertos, tanto internas como externas, se audita que efectivamente se dispone de un PSO que está tratado adecuadamente, pero no se monitoriza el alcance de las acciones propuestas.

La unidad independiente *Compliance Monitoring* se encarga de monitorear los procesos de cumplimiento de la gestión de seguridad operacional a nivel transversal en la red de aeropuertos.

En el 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.

El SGSO es, además, el marco de referencia para garantizar la seguridad operacional de terceros que desempeñan su actividad en las instalaciones aeroportuarias. 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, que en su caso aplicará las medidas oportunas para garantizar la seguridad de todos.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, se han establecido estrictos requisitos para la seguridad operacional en los contratos con terceros como por ejemplo la capacitación obligatoria de proveedores, la supervisión del cumplimiento de metas y objetivos de seguridad, y el uso de plataformas como Opscom para compartir documentación relevante. Diariamente, el equipo de operaciones realiza comprobaciones de seguridad operacional en el lado aire, complementadas por auditorías regulares realizadas por AirDat. Estas auditorías identifican áreas de mejora y aseguran la adherencia a las normativas establecidas.

En Brasil, las filiales de Aena integran los requisitos del SGSO en todos los contratos con terceros. Esto incluye formación obligatoria en seguridad operacional, reportes regulares y controles de cumplimiento. Se destacan las acciones formativas relacionadas con la prevención de accidentes y manejo de mercancías peligrosas.

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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

	2023				2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Supervisiones internas (nº)	55	11	4	70	42	18	17	77
Auditorías externas (nº)	25	1	4	30	23	31	18	72
Simulacros (nº)	29	1	17	47	18	1	42	61

Seguridad aeroportuaria

En relación con la seguridad aeroportuaria, el Grupo Aena prioriza la seguridad y protección de pasajeros, tripulaciones, personal de tierra, aeronaves e instalaciones aeroportuarias. Su enfoque supera los mínimos establecidos por las autoridades, garantizando el cumplimiento normativo y la gestión de riesgos con el menor impacto posible para los usuarios. Aena implementa sistemas avanzados de vigilancia y medidas específicas para prevenir actos de interferencia ilícita, promoviendo las mejores prácticas en seguridad.

Las incidencias relacionadas con actos de interferencia ilícita o accidentes aeronáuticos pueden afectar la seguridad física de los usuarios en las instalaciones de Aena. Aunque estas incidencias son potenciales y no están ligadas a casos individuales, representan una amenaza generalizada en la cadena de valor, abarcando tanto operaciones aéreas como terrestres. Esto resalta la importancia de las medidas de seguridad y los protocolos de respuesta ante emergencias para proteger a los usuarios.

Estas incidencias negativas son evaluadas y gestionadas dentro de los procesos de Aena para minimizar su impacto en los consumidores y usuarios finales, asegurando que los sistemas de mitigación y seguridad sean efectivos en toda su cadena de valor. Por ello, Aena, como miembro del Grupo de Trabajo de Simulacros liderado por AESA, participa en la ejecución de simulacros. El programa de simulacros es generado por AESA, y este año se han realizado 8 simulacros, los cuales verifican, entre otras cosas, las comunicaciones entre los diversos organismos involucrados.

La gestión eficaz de estos riesgos es crucial para mantener la confianza de los usuarios finales y garantizar una experiencia de viaje segura. Además, estas medidas permiten a Aena posicionarse como un operador aeroportuario comprometido con altos estándares de seguridad, mejorando su reputación y aumentando su capacidad para atraer a un mayor número de usuarios.

Aena coordina sus esfuerzos con autoridades locales, regionales e internacionales, incluyendo la Policía Nacional, Guardia Civil, la CAA en Reino Unido y ANAC en Brasil, lo cual implica un enfoque global para mantener la seguridad en todas las ubicaciones operativas.

Además, Aena implementa cláusulas en sus contratos con proveedores para asegurar que cumplan con las normativas de seguridad y con la formación necesaria, y además realiza simulacros y auditorías que permiten verificar la eficacia de estos procesos en la gestión de incidencias negativas.

	2023				2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Verificaciones internas (nº)	30	*	33	63	31	13	24	68
Auditorías externas (nº)	30	*	3	33	34	12	7	53
Simulacros (nº)	2	*	9	11	1	0	7	8

* Datos no disponibles para Reino Unido en 2023

En 2024, Aena ha reafirmado su compromiso con la seguridad de los pasajeros y usuarios mediante la implementación de mejoras en los sistemas de vigilancia, control de accesos y protocolos de seguridad en sus aeropuertos. Estas acciones reflejan un enfoque proactivo en la gestión de riesgos y la protección de los consumidores y usuarios finales. Además, Aena ha actualizado su Programa de Seguridad del Aeropuerto, alineándolo con los cambios en el Programa Nacional de Seguridad (PNS) editado por AESA, actualmente en su versión 25 de 1 de diciembre de 2023.

Con cada actualización del PNS, se ha revisado y ajustado el contenido del modelo de Programa de Seguridad de los Aeropuertos (PSA) para cumplir con los nuevos requerimientos. Este año, los aeropuertos de Zaragoza y Jerez han recibido la aprobación de sus PSA actualizados, conforme a los estándares establecidos en el PNS.

A lo largo del año, se han desarrollado diversas medidas enfocadas en la comunicación y colaboración con los organismos implicados, la vigilancia de zonas vulnerables, el control de accesos restringidos y la inspección de personas y bienes. Estas acciones forman parte del Programa Nacional de Seguridad que establece directrices para gestionar actos de interferencia ilícita, como amenazas de secuestros o bombas, asegurando los recursos necesarios para una respuesta eficaz.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En España, las principales actuaciones de Aena en 2024 en materia de seguridad incluyen:

- Mejoras en equipamiento de seguridad, como sistemas de control de accesos y CCTV. Aena ha iniciado en 2024 el despliegue de nuevas líneas de inspección en los filtros de seguridad de los tres principales aeropuertos de la red, apostando por el uso de nuevas tecnologías que permiten a los pasajeros no tener que sacar los líquidos ni portátiles del equipaje de mano.
- Implementación de sistemas automatizados de control de fronteras (*Entry Exit System*). Por otra parte, en coordinación con la Policía Nacional, en 2024 se ha comenzado el despliegue de nuevo equipamiento de control fronterizo en los 39 aeropuertos que disponen de frontera. El nuevo equipamiento instalado consiste principalmente en más de 1.400 quioscos de autoregistro y más de 900 puertas automáticas ABC (*Automated Border Control*).
- Realización de auditorías y simulacros de seguridad en sus aeropuertos en España, Reino Unido y Brasil, con el objetivo de mejorar la preparación y respuesta ante incidencias.

Estas acciones están alineadas con la política de Aena de priorizar la seguridad y mitigar posibles incidencias, contribuyendo así a los objetivos de protección y seguridad en sus instalaciones.

Las auditorías y verificaciones de seguridad han sido un pilar fundamental. En 2024, en España, se realizaron 34 auditorías externas por parte de AESA y 31 verificaciones internas, asegurando el cumplimiento normativo.

En el caso del Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton cuenta con grupos especializados en la gestión de la seguridad aeroportuaria (autoridades y socios del aeropuerto), cuya función es evaluar posibles vulnerabilidades y riesgos, y recomendar medidas para mitigarlos. Este grupo cuenta con el apoyo del *Security Executive Group*, que recomienda y autoriza medidas adicionales a las propuestas por estos grupos de trabajo.

Además, las medidas de seguridad han estado alineadas con las normativas de la CAA (*Civil Aviation Authority*).

En 2024, se llevaron a cabo en el Grupo Aena 53 auditorías externas y 68 evaluaciones internas adicionales que cubrieron todos los aspectos críticos de seguridad. Estos esfuerzos, combinados con el trabajo de grupos especializados en evaluar vulnerabilidades, han permitido mitigar riesgos de manera efectiva.

El Aeropuerto de Londres-Luton también realiza una evaluación inicial de los servicios antes de su implementación, asegurando que todos los proveedores estén certificados por la CAA y cumplan con los requisitos establecidos. La formación continua y el monitoreo riguroso garantizan altos niveles de cumplimiento.

En Brasil se cuenta con equipos avanzados como cámaras CCTV, sistemas de control de accesos y tótems de autoatención. Además, se realizaron mejoras en los puntos de control y se fortaleció la cultura de seguridad mediante la formación del personal en normas AVSEC.

Las medidas adoptadas incluyen la participación en el Grupo Brasileño de Seguridad de la Aviación (BASeT), que promueve proyectos nacionales de seguridad y facilita la cooperación entre autoridades. Este enfoque colaborativo ha permitido establecer metas claras y gestionar los riesgos de manera más efectiva.

S4-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales

S4-5 40 (MDR-T), S4-5 41 (a), S4-5 41 (b), S4-5 41 (c)

Seguridad operacional

El Grupo Aena dispone de metas en materia de seguridad operacional definidas en cada uno de sus Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional, los mismos se establecen en su Programa de Seguridad Operacional y en su procedimiento de indicadores. Además, también se han fijado metas cualitativas para la búsqueda de la mejora continua en sus operaciones y garantizar así un nivel de seguridad operacional excelente.

Dentro del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO), es fundamental la supervisión periódica del nivel de seguridad alcanzado en el aeropuerto. Esto se logra mediante la medición y seguimiento de una serie de indicadores relacionados con diversas actividades aeroportuarias, comparándolos con valores de referencia establecidos. Esta práctica permite evaluar y mejorar continuamente la seguridad operacional. El objetivo es la definición de una serie de indicadores de seguridad operacional y el establecimiento de una metodología para su medición, seguimiento e implementación de medidas correctoras según el comportamiento de cada indicador. Así, para este SGSO, se dispone de una herramienta para evaluar la seguridad operacional en función de indicadores que reflejan el desempeño del aeropuerto en actividades con un impacto significativo en la seguridad.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

El Director del Aeropuerto asigna recursos para acciones de Seguridad Operacional, el Responsable del SGSO define, implanta y controla indicadores, y los Responsables de Producción colaboran en su definición, medición y control, proponiendo acciones correctoras.

Por su parte, los Responsables de Producción, en coordinación con el Responsable del SGSO, definen, aprueban e implantan indicadores de Seguridad Operacional, registrados en el Sistema de Gestión de Información de Seguridad Operacional (SGISO). Estos indicadores se miden regularmente, y si los valores obtenidos no están dentro de los límites aceptables, se analizan las causas y se implementan medidas correctoras. El Responsable del SGSO recopila y revisa anualmente estos indicadores y acciones correctoras, informando al Comité del SGSO.

El Responsable del SGSO envía mensualmente los indicadores a la AESA y realiza una evaluación global anual de todos los indicadores, presentando los resultados al Comité del SGSO. Además, revisa y ajusta los valores de referencia según sea necesario, asegurando la mejora continua de la seguridad operacional. Esta revisión también se presenta en el Comité del SGSO y, cuando corresponde, en los Comités Locales de Seguridad.

Los indicadores de seguridad operacional que se establecen en el SGSO se dividen en tres tipos: reactivos, proactivos y predictivos, y están relacionados con áreas como meteorología, mantenimiento, accidentes e incidentes, medioambiente, conductores y vehículos, y formación. Cada indicador incluye una descripción, objetivo, valores de referencia, forma de medición, responsables de medición y seguimiento, y periodicidad mínima. Esto asegura una evaluación continua y precisa de la seguridad operacional en el aeropuerto, permitiendo la implementación de medidas correctoras cuando sea necesario.

Para cada indicador, el aeropuerto especificará periodicidad de la recogida de datos, la periodicidad de elaboración del indicador y la periodicidad del control del mismo. De forma análoga, el aeropuerto, igualmente, especificará el responsable de la recogida de datos, el responsable de la elaboración del indicador y el responsable del control del mismo.

	Nº de empleados formados	
	2023	2024
España	7.321	7.336
Reino Unido	45	51
Brasil	384	372
Total	7.750	7.759

Seguridad aeroportuaria

El Grupo Aena establece metas cualitativas para reducir impactos negativos, impulsar resultados positivos y gestionar los riesgos relacionados con la seguridad aeroportuaria. Estas metas, orientadas a resultados y delimitadas en el tiempo, incluyen:

- Gestión de riesgos y oportunidades: colaboración con autoridades locales y organizaciones internacionales para garantizar un entorno seguro y eficiente.
- Reducción de impactos negativos: mejora de la tecnología de detección, actualización de protocolos de seguridad y formación continua del personal.
- Impulso de impactos positivos: implementación de sistemas que optimizan la experiencia del usuario, como controles fronterizos automatizados y servicios más ágiles.

El establecimiento de estas metas se realiza en consulta con organismos reguladores y grupos de interés, asegurando que respondan a las necesidades reales de los usuarios finales. A través de un seguimiento constante, Aena evalúa la eficacia de sus acciones, ajustándolas según los resultados obtenidos y las lecciones aprendidas.

Aena asigna recursos significativos para garantizar el éxito de estas iniciativas, incluyendo inversiones en tecnología avanzada, formación especializada y colaboración con socios estratégicos. Los procesos de auditoría, verificaciones y simulacros aseguran la eficacia de las medidas adoptadas y permiten una gestión proactiva de los riesgos y oportunidades.

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.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

	Nº de empleados formados	
	2023	2024
España	3.012	1.601
Reino Unido	45	17
Brasil	371	67
Total	3.428	1.685

En conclusión, el enfoque integral del Grupo Aena en materia de seguridad aeroportuaria refuerza su compromiso con la protección de los usuarios finales, garantizando un entorno seguro y alineado con los más altos estándares internacionales.

4. Ciberseguridad (TIC)

S4-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos materiales sobre los consumidores y usuarios finales, enfoques para mitigar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los consumidores y usuarios finales y la eficacia de dichas actuaciones

S4-4 30 (MDR-A), S4-4 31 (a), S4-4 31 (b), S4-4 31 (c), S4-4 31 (d), S4-4 32 (a), S4-4 32 (b), S4-4 32 (c), S4-4 33 (a), S4-4 34, S4-4 35, S4-4 37

Los riesgos materiales relacionados con la ciberseguridad abordan los siguientes ámbitos: interrupción del servicio o disminución de la capacidad operativa por ciberataques e incremento de los tiempos de espera de los usuarios finales por interrupción de los sistemas o plataformas tecnológicas.

El Grupo Aena reconoce los riesgos que la creciente complejidad tecnológica supone para sus activos críticos, como la información y los sistemas. Ciberataques dirigidos a sus sistemas de seguridad, operaciones y gestión podrían afectar la disponibilidad de servicios, causar interrupciones o reducir la capacidad operativa, con impacto directo en la experiencia de los usuarios. Para mitigar este riesgo, Aena invierte en mejorar su nivel de madurez en ciberseguridad, reforzando la protección de los sistemas que respaldan tanto las operaciones como la seguridad de las personas.

Aena ha adoptado un enfoque integral en ciberseguridad, combinando prevención, detección y reacción ante amenazas. En 2024, se continúa consolidando el Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI), certificado según la norma UNE-ISO/IEC 27001 y auditado por AENOR. Este sistema se integra plenamente en el sistema de gestión empresarial de Aena, adoptando un enfoque basado en la gestión de riesgos que permite una operación supervisada y su mejora continua.

Además, el Plan Estratégico de Seguridad de la Información 2022-2026, aprobado y supervisado por la Comisión de Auditoría, define las líneas de acción que orientan a la organización hacia sus objetivos de seguridad.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha realizado importantes avances en el cumplimiento de la normativa NIS y los controles establecidos por la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido. Durante 2024, se continuó con la implementación de un SGSI basado en la norma ISO 27001, lo que ha fortalecido significativamente los controles en sistemas críticos. Además, se están desarrollando planes de respuesta y recuperación basados en estos estándares, con un enfoque inicial en los sistemas críticos y con vistas a su futura ampliación.

En Brasil, Aena ha centrado sus esfuerzos en fortalecer la seguridad de la información mediante diversas iniciativas. Entre ellas, destaca el proyecto de gestión de identidades, que ha culminado este 2024. Asimismo, se han llevado a cabo pruebas de penetración exhaustivas, conocidas como pentest y retest, para identificar vulnerabilidades y garantizar su corrección. También se han implementado soluciones tecnológicas avanzadas, como Falcon Complete Mobile, para proteger los dispositivos móviles utilizados por el personal.

Además, se llevaron a cabo charlas de sensibilización en diferentes aeropuertos, complementadas con boletines mensuales que destacaban los principales riesgos de seguridad y buenas prácticas. Para garantizar una respuesta adecuada ante posibles incidentes, la Política de Seguridad de la Información establece protocolos claros, gestionados por el Centro de Respuesta ante Incidentes de Seguridad TIC (CSIRT). Este centro, junto con el Centro de Operaciones de Ciberseguridad, opera de manera ininterrumpida los siete días de la semana, asegurando la monitorización y la resolución eficiente de incidentes.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

En España, la Dirección de TIC y Ciberseguridad lidera pruebas de penetración y simulaciones de ataques para identificar vulnerabilidades y garantizar altos estándares de seguridad. Además, Aena colabora con organismos y entidades relevantes, adoptando soluciones sectoriales que abordan riesgos globales, consolidándose como referente en ciberseguridad en la aviación.

La Compañía trabaja para cumplir el Reglamento Delegado (UE) 2022/1645, que establece un marco regulatorio que exige a los operadores aeroportuarios como Aena la adopción de medidas de seguridad de la información robustas y efectivas para los sistemas de información con afección a la seguridad operacional. Este reglamento, que entrará en vigor en 2025, y junto con otras normativas como el Plan Nacional de Seguridad, supone un esfuerzo significativo para proteger su infraestructura, trabajadores y usuarios finales, manteniendo la capacidad operativa frente a posibles ciberataques.

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 estos.

En este sentido, Aena cuenta con el Plan de Continuidad del Negocio y Recuperación de la Actividad, que establece directrices para responder de manera efectiva ante emergencias, incluidas interrupciones del servicio causadas por ciberataques o problemas tecnológicos. Este plan se gestiona desde el Comité de Continuidad y tiene como objetivo estabilizar la situación y recuperar la operatividad en el menor tiempo posible, adaptándose a las particularidades de cada aeropuerto, garantizando una coordinación global entre sus diferentes áreas.

Para ello, se identifican los procesos y recursos esenciales, se analizan los riesgos potenciales y se proponen iniciativas para mitigarlos. Además, se desarrollan procedimientos específicos para cada área de actividad, se establece un método de coordinación global y se implementa un programa de mantenimiento del plan. Estos procedimientos específicos deben contemplar diversas tareas, tanto de carácter permanente como a realizar durante la crisis, por lo que se debe constituir un grupo para su desarrollo, supervisión y actualización. Entre los distintos aspectos que deben reflejar estos procedimientos específicos se incluyen los recursos técnicos y humanos disponibles y alternativos, y la definición y coordinación de actuaciones.

El Programa de Implantación y Mantenimiento del Plan de Continuidad del Negocio incluye la formación de un grupo de trabajo para desarrollar, implantar y mantener el plan durante situaciones normales de la actividad. El mantenimiento del plan implica revisiones periódicas, actualizaciones, formación continua y pruebas bienales para asegurar su efectividad y adecuación.

En cuanto al ámbito de aplicación del plan, todas las áreas fundamentales del negocio y funciones de apoyo están incluidas en esta planificación, de toda la red de aeropuertos gestionados por Aena. El Plan de Continuidad del Negocio y Recuperación de la Actividad debe ser capaz de responder a crisis extremas y ser flexible para situaciones menos críticas.

El nivel más alto de la organización responsable de la aplicación del plan de continuidad es el Director del Aeropuerto o, en su defecto, el director adjunto, jefe de gabinete de dirección o la persona en quien delegue. Este responsable lidera el comité de continuidad, que gestiona el plan de continuidad.

Finalmente, los miembros permanentes del comité incluyen al responsable del comité de continuidad y recuperación de la actividad, así como a otros responsables de áreas de Aena Aeropuertos, como operaciones, servicios aeroportuarios, seguridad, mantenimiento, informática y recursos humanos. Los miembros delegados, que serán convocados según la necesidad y las circunstancias, incluyen a fuerzas y cuerpos de seguridad del estado, compañías aéreas, agentes de handling, proveedores de servicios de navegación aérea y grupos de asesores expertos.

S4-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales

S4-5 40 (MDR-T), S4-5 41 (a), S4-5 41 (b), S4-5 41 (c)

El Grupo Aena ha fijado metas cualitativas para la gestión de sus riesgos relativos a este ámbito.

La formación y sensibilización del personal han sido elementos clave en la estrategia de ciberseguridad. Durante el año 2024, en España, más de 8.215 empleados (8.550 en 2023) participaron en actividades formativas específicas.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, la ciberseguridad también se ha integrado en la cultura corporativa mediante formaciones obligatorias tanto para nuevos empleados como para el personal en activo. En el último año, 889 empleados (281 en 2023) completaron con éxito cursos especializados en este ámbito.

En Brasil, la formación también ha sido prioritaria, con 838 empleados (358 en 2023) capacitados en 2024 en ciberseguridad y protección de datos. Estas formaciones, obligatorias y vinculadas a evaluaciones de desempeño, refuerzan la importancia de reportar cualquier incidente a través de los canales establecidos.



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

El Grupo Aena ha definido objetivos claros en ciberseguridad, centrados en asegurar la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los sistemas críticos, y en mitigar riesgos mediante auditorías y simulaciones.

Para el seguimiento de estos objetivos, se reportan periódicamente KPIs estratégicos a la Dirección en distintos comités. Entre ellos, se incluye el *BitSight Rating*, que mide el nivel de seguridad de los activos expuestos en internet, el porcentaje de empleados que completan la formación en normativa de seguridad de la información, la proporción del presupuesto de ciberseguridad respecto al de TI (Tecnologías de la Información). Asimismo, se supervisa el cumplimiento normativo en términos de sanciones por brechas en materia de ciberseguridad, la tasa de clics en campañas de phishing, el porcentaje de pruebas exitosas de resiliencia en planes de recuperación (DRP), la incidencia de incidentes de seguridad con impacto en el negocio y la ejecución en plazo de mejoras derivadas de ejercicios de *Red Team* (simulación de ataques de ciberseguridad).

Brechas en materia de ciberseguridad								
	España		Reino Unido		Brasil		Total	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
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

Datapoints no aplicables

- DPs no incluidos porque no aplican para el Grupo Aena: **SBM-3-S4-10 (a) i, SBM-S4-10 (a) iii, S4-2 22, S4-3 27, S4-4 33 (b)**
- DPs no desarrollados debido a que, tras realizar el Análisis de Doble Materialidad, no se considera material para la Compañía: **N/A**

4. Información sobre la Gobernanza

NEIS G1 Conducta empresarial

- [G1 NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa](#)
- [G1 NEIS 2 GOV-1: El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión](#)
- [G1-1: Cultura corporativa y políticas de cultura corporativa y conducta empresarial](#)
- [G1-3: Prevención y detección de la corrupción y el soborno](#)
- [G1-4: Casos confirmados de corrupción o soborno](#)
- [G1-2: Gestión de las relaciones con los proveedores](#)
- [G1-6: Prácticas de pago](#)

G1: Conducta empresarial

El Grupo Aena, como empresa líder en la gestión aeroportuaria a nivel global, reconoce la importancia de contar con un marco sólido de gobernanza corporativa que garantice la transparencia, la integridad y la responsabilidad en todas sus operaciones. El Consejo de Administración, como máximo órgano de gobierno, desempeña un papel fundamental en la definición de la estrategia empresarial, supervisando su implementación y asegurando el cumplimiento de los más altos estándares éticos y normativos.

En este sentido, la Compañía ha establecido diversos mecanismos y políticas orientados hacia el cumplimiento normativo y, en particular, a la lucha contra la corrupción y soborno, que abarcan desde la prevención hasta la detección y sanción de prácticas ilícitas. Estas políticas se alinean con los principales estándares internacionales y reflejan el firme compromiso del Grupo Aena con la ética empresarial, el cumplimiento normativo y el fortalecimiento de la confianza de todos sus grupos de interés y enfocado en el mejor interés social y de sus accionistas.

Los indicadores y métricas presentados en este capítulo están alineados con los aspectos materiales identificados en el análisis de doble materialidad relacionados con S2, específicamente en lo referente a la gestión de las relaciones con proveedores. Este enfoque asegura la coherencia con los IROs vinculados a la cadena de valor del Grupo Aena. Para una mayor contextualización y comprensión de estos aspectos, consultar el capítulo [S2](#), donde se detalla la identificación y gestión de dichos IROs en relación con las actividades de la cadena de valor.



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación de la cadena de valor	Positivo / Negativo	Real / Potencial	Horizonte temporal
G1 Conducta empresarial	Cultura corporativa Corrupción y sobornos	—	Promoción de la ética empresarial y del cumplimiento normativo	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo/ Medio plazo/ Largo plazo

IROs materiales - Materialidad financiera (Riesgos y Oportunidades): No existen riesgos ni oportunidades materiales según la materialidad financiera.

NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades

G1- IRO-1 6

En materia de Gobierno Corporativo, el análisis de doble materialidad de la Compañía destaca la importancia de la promoción de la ética empresarial y el cumplimiento normativo, aseguramiento de la efectividad de las normas y acreditación del debido control sobre la actividad del Grupo Aena. Este impacto tiene su origen en las actividades de detección y gestión del riesgo de incumplimiento de la normativa aplicable.

El Grupo Aena ha optado por un modelo de cumplimiento normativo descentralizado, por lo que existe una gestión independiente de la función de cumplimiento por parte de España, Brasil y Reino Unido, aunque las políticas corporativas de cumplimiento son de aplicación a todo el Grupo Aena.

En España, Aena cuenta con un Sistema de Cumplimiento Normativo (o “SCN”) diseñado para identificar, gestionar, prevenir y mitigar el riesgo de incumplimiento de leyes y regulaciones aplicables. El SCN asegura también el cumplimiento de los compromisos y obligaciones adquiridos a través de políticas y procedimientos internos, fomenta una conducta ética empresarial y garantiza que se ejerce el debido control preventivo sobre empleados, directivos y órganos de administración. Este enfoque no solo protege a la Compañía frente a terceros, sino que también respalda la posición del Grupo Aena ante órganos judiciales y administrativos. Este SCN comprende a las sociedades filiales íntegramente participadas por Aena y domiciliadas en España, que actualmente son Aena Desarrollo Internacional, S.M.E., S.A. (ADI) y Aena Sociedad concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A. (AIRM).

Por su parte, las sociedades filiales no domiciliadas en España (en adelante “Filiales internacionales”), partiendo de la adhesión a las políticas corporativas, han desarrollado sus sistemas de forma individualizada, adaptándose a sus normativas locales.

El modelo de cumplimiento normativo del Grupo Aena se despliega por tanto atendiendo a las características específicas de cada país. Este enfoque permite abordar de manera eficaz las particularidades legales y regulatorias de cada jurisdicción, asegurando una gestión integral del cumplimiento normativo. En su conjunto, el cumplimiento normativo del Grupo Aena abarca la totalidad del marco legislativo aplicable, asegurando una visión global que se ajusta a su objeto y funciones.

En España, el marco regulatorio principal en este ámbito está definido por el Código Penal, cuyo artículo 31 bis, apartado segundo, establece los requisitos específicos que deben cumplir los modelos de gestión y prevención de las empresas para garantizar su eficacia. A nivel internacional, el Grupo se alinea también con normativas relevantes como el *Foreign Corrupt Practices Act* (FCPA) en Estados Unidos y el *Bribery Act* en el Reino Unido, que establecen estándares clave para la prevención de prácticas corruptas.

Este enfoque permite la monitorización constante de los controles asociados no solo al riesgo penal sino también a otros riesgos de cumplimiento normativo, como los riesgos en materia de defensa de la competencia y organización, así como la detección de cambios en riesgos y controles. Asimismo, el modelo incluye la propuesta de mejoras o la creación de nuevos controles que refuercen la cobertura frente a riesgos, garantizando así un marco dinámico de gestión y prevención adaptado a la evolución de las actividades del Grupo Aena.

NEIS 2 GOV-1: El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión³⁸

GOV-1 5 (a), GOV-1 5 (b)

Aena dispone de dos órganos de gobierno responsables de la gestión, supervisión y control de la compañía, como son:

- La Junta General de Accionistas
- El Consejo de Administración.

Este último cuenta con el apoyo de la Comisión de Auditoría, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática y la Comisión Ejecutiva, lo que garantiza una estructura sólida y especializada en las distintas áreas de gestión.

Asimismo, Aena dispone de un sistema de gobierno corporativo sustentado en políticas, procedimientos y herramientas internas que toman como referencia las mejores prácticas en la materia, cumpliendo con la normativa aplicable y priorizando el interés social de sus accionistas y grupos de interés. En este marco, la Junta General de Accionistas se erige como el órgano soberano donde los accionistas, debidamente convocados, deliberan y deciden sobre asuntos de su competencia según las mayorías exigidas o son informados sobre temas de relevancia. Las normas que rigen su funcionamiento están recogidas en los Estatutos Sociales y en el Reglamento de la Junta General de Accionistas, donde se especifican derechos fundamentales como la posibilidad de completar el orden del día, presentar nuevas propuestas, asistir y participar en las reuniones, y delegar la representación en entidades intermediarias.

³⁸ Para más información, consultar el capítulo “NEIS 2 Información general- 2. Gobernanza”

Para garantizar la participación y facilitar el ejercicio de derechos, Aena emplea diversos mecanismos, como la delegación de voto, el voto anticipado a distancia, la retransmisión en directo de las reuniones a través de su página web, y la posibilidad de asistir y celebrar las juntas por medios telemáticos. Este enfoque se guía por principios de transparencia, confianza y sostenibilidad recíproca, recogidos en el Código de Conducta y en políticas específicas como la Política de Comunicación con Accionistas y la Política General de Comunicación de Información Económico-Financiera, No Financiera y Corporativa. Estas políticas también definen los canales de comunicación, incluyendo la web corporativa y la Oficina de Atención a Accionistas e Inversores, que garantizan una difusión eficaz y accesible de la información.

El Consejo de Administración, como máximo órgano de administración y representación de Aena, tiene experiencia y facultades para realizar actos de gestión y disposición, salvo aquellos reservados a la Junta General de Accionistas por la ley o los estatutos. Además, desempeña funciones de supervisión y control, guiado siempre por el interés social de la Compañía y dispensando un trato equitativo a todos los accionistas. Entre sus competencias principales se encuentran la definición de estrategias, la aprobación del plan estratégico, la supervisión de los sistemas de información y control interno, la gestión de riesgos, y la adopción de decisiones relevantes en materia empresarial y financiera. En el ámbito normativo, el Consejo supervisa la estructura y funcionamiento del Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento (OSCC) a través de la Comisión de Auditoría, asegurándose de que este cuente con los recursos necesarios y cumpla con su Plan Anual de Actuaciones.

Al cierre de 2024, el Consejo de Administración de Aena está compuesto por 15 miembros que aportan una diversidad de conocimientos, experiencias, edades, géneros y orígenes. Estos perfiles han sido seleccionados atendiendo a criterios como honorabilidad, competencia, dedicación y compromiso, lo que garantiza una gobernanza robusta y orientada al cumplimiento de los objetivos estratégicos de la Compañía.

Por otra parte, el Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento (OSCC), es el órgano autónomo designado por el Consejo de Administración, que tiene la responsabilidad de implementar y desarrollar el Sistema de Cumplimiento Normativo y es el Responsable del Sistema Interno de Información.

Además, el Grupo Aena cuenta con la Dirección de Cumplimiento, que es la dirección independiente y autónoma encargada de llevar a cabo las actuaciones correspondientes a la función de cumplimiento y dar apoyo al OSCC. Por otra parte, la Dirección de Cumplimiento es la Responsable Delegada del Sistema Interno de Información y de la tramitación de los expedientes de investigación.

Las filiales internacionales del Grupo Aena disponen de sus propios Órganos de Cumplimiento y mantienen una relación continuada con el OSCC del Grupo Aena a través de la Dirección de Cumplimiento de la Compañía 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 del Grupo Aena y de conformidad con su normativa local. Asimismo, a través de la Dirección de Cumplimiento informan a la Comisión de Auditoría del Grupo Aena de forma periódica sobre la gestión del canal de denuncias y otra información relevante en materia de cumplimiento (adhesión a políticas corporativas, formación, gestión de riesgos de cumplimiento, entre otros).

G1-1: Políticas de conducta empresarial y cultura corporativa

G1-1 7, G1-1 9, G1-1 10 (a),G1-1 10 (c)i,G1-1 10 (c)ii G1-1 10 (e),G1-1 10 (g), G1-1 10 (h), G1-1 11

En el marco de la conducta empresarial y cultura corporativa el Grupo Aena cuenta con diferentes políticas para gestionar y mitigar los IROs identificados durante el análisis de doble materialidad, las cuales se encuentran publicadas en la Intranet corporativa. Asimismo las políticas corporativas y Códigos de Conducta se encuentran también en la web corporativa.

Estas políticas se detallan a continuación:

Código de conducta: tiene por objeto establecer los principios y valores de ética, integridad, legalidad y transparencia del Grupo 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.

Código de conducta de terceros: 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 el Grupo Aena o suscribe un acuerdo colaborativo, convenio de colaboración o mecenazgo en el desarrollo de su actividad de acuerdo con su cultura empresarial, firmemente asentada en el respeto de los derechos humanos y laborales, el compromiso con el cuidado del medioambiente y las comunidades en las que opera y bajo el principio de tolerancia cero de cualquier tipo de comportamiento ilícito. En este sentido, el Grupo Aena se compromete a poner los medios necesarios para que los terceros conozcan y comprendan el presente Código y puedan asumir su cumplimiento.

Política de Cumplimiento Normativo: el objeto de la Política es reforzar el compromiso del Grupo Aena con los valores y principios recogidos en su Código de Conducta, y con el ejercicio diligente del debido control que resulta exigible sobre los órganos de administración, directivos y empleados (sujetos obligados) de todas las sociedades del mismo, para minimizar al máximo posible el riesgo de que se produzcan malas prácticas o incumplimientos normativos en el desarrollo de su actividad.

Política contra la corrupción y el fraude: El objetivo de esta Política es reforzar el compromiso del Grupo Aena con los valores y principios recogidos en la Política de Cumplimiento Normativo y en el Código de Conducta, los cuales proyectan a sus empleados, directivos y órganos de gobierno un firme mensaje de rechazo y “tolerancia cero” con cualquier conducta que suponga un acto ilícito o contravenga las políticas, normas, valores y principios de actuación del Grupo Aena. En este sentido, la presente Política constituye un compromiso del Grupo Aena de 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.

Política de Atenciones Empresariales: Nueva política aprobada por el Consejo de Administración del Grupo Aena en 2024, que tiene por objeto establecer unos principios generales y de actuación que fomenten un comportamiento ético que inspire la toma de decisiones correctas ante la entrega, promesa u ofrecimiento de atenciones empresariales. Esta política está alineada con estándares internacionales antisoborno.

Política del Sistema Interno de Información y Protección al Informante: El objeto de esta Política es 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 integran los distintos Canales de Denuncias del Grupo Aena, como mecanismo formal de comunicación, consulta o denuncia de irregularidades.

Política de Cumplimiento en materia de defensa de la competencia: El objeto de esta nueva Política es desarrollar el compromiso expreso del Grupo Aena con el respeto a la libre competencia y las buenas prácticas de mercado y establecer los principios básicos de cumplimiento normativo en esta materia en consonancia con los valores éticos empresariales, principios y pautas de conducta asumidos por el Grupo Aena, y en línea con las principales referencias normativas y mejores prácticas en materia de cumplimiento normativo. Esta política ha sido elaborada y aprobada durante el año 2024.

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 Aena. No obstante, 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.

Además de las Políticas mencionadas anteriormente, forma parte de la documentación del Sistema de Cumplimiento Normativo de Aena en España, en desarrollo de las mismas, la siguiente documentación:

- Manual del Sistema de Cumplimiento Normativo.
- Reglamento de Funciones del Sistema de Cumplimiento Normativo.
- Procedimiento de Gestión del Sistema Interno de Información y de Protección al informante.
- Protocolo de Prohibición de Represalias.

Todas estas normas 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 prácticas.

Aena en España divulga y promueve el conocimiento de sus políticas de cumplimiento y una cultura ética corporativa a través de diferentes acciones de formación, comunicación y sensibilización relacionadas con la conducta empresarial.

En España, anualmente la Comisión de Auditoría aprueba el Plan de Actuaciones Anual de Cumplimiento donde se prevé el despliegue del Plan de Formación, Comunicación y Sensibilización aprobado por el OSCC y diseñado por la Dirección de Cumplimiento. El plan aprobado para 2024 preveía la implementación de cursos de formación on-line sobre el sistema de cumplimiento normativo y su importancia, así como, píldoras y acciones de sensibilización de la cultura de cumplimiento, para reforzar el conocimiento sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo, el Código de Conducta, dar a conocer la nueva política corporativa de Atenciones Empresariales y contribuir a prevenir o mitigar el riesgo de comisión de actuaciones delictivas.

Por lo anterior, durante 2024, como parte de la evaluación de la cultura corporativa, en España, se han desarrollado actividades de formación y sensibilización en relación al Código de Conducta:

- **Orientadas a empleados:** correos de distribución masiva sobre novedades en materia de cumplimiento, publicaciones en la newsletter corporativa, sesiones de formación sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo General, videos de sensibilización, así como formación específica para Coordinadores de Cumplimiento en materia de riesgos y controles de cumplimiento, para Direcciones de Aeropuertos y Alta Dirección sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo, sus elementos y en materia de lucha contra la corrupción y el fraude.
- **Orientadas a terceros:** a través de la difusión en la web corporativa del Código de Conducta, el Código de Conducta de Terceros y las políticas corporativas, incluyendo la nueva Política de Atenciones Empresariales. Así como la publicación de mensajes en el Portal de Contratación de Aena dirigidos a sus proveedores para dar a conocer la nueva Política de Atenciones Empresariales del Grupo Aena e incentivar u promover relaciones comerciales basadas en los más altos estándares de transparencia y ética empresarial y la publicación en dicho Portal del Código de Conducta de Terceros.

En España, más de 6.290 empleados han recibido formación sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo, una cifra significativamente superior a los 626 participantes registrados en 2023. Además, se ha implementado durante 2024 una formación específica, que abarca aspectos clave relacionados con la política, los principios y las medidas preventivas, incluyendo las acciones que configuran delitos de corrupción y su impacto en la responsabilidad penal de las empresas. Estas actividades formativas han sido complementadas con campañas de sensibilización mediante píldoras de comunicación.

Por su parte, en el Reino Unido, durante el 2024, 311 empleados del Aeropuerto de Londres-Luton han participado en actividades de formación en materia de Código de Conducta. Asimismo, han recibido formación específica al inicio de su actividad, con contenidos enfocados en áreas como anticorrupción y soborno. Este material formativo está disponible de forma permanente a través del LLA Hub, el portal de recursos del aeropuerto. En 2024, 368 empleados completaron esta formación, un incremento respecto a los 300 del año anterior.

En cuanto a Aena en Brasil, 592 empleados participaron en formaciones relacionadas con anticorrupción en el Programa de Integridad (773 trabajadores formados en 2023). Estas iniciativas refuerzan el compromiso de Aena Brasil con la promoción de una cultura de integridad y ética empresarial en todas sus operaciones.

Política de Sistema Interno de Información y Protección del Informante (Canal de Denuncias): Las sociedades del Grupo Aena disponen de mecanismos formales de comunicación, consulta o denuncia de irregularidades para detectar, notificar e investigar comportamientos ilícitos o contrarios a su Código de Conducta, garantizando un enfoque integral que incluye la participación de partes interesadas internas y externas. Es por ello que, con ocasión de 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 el Consejo de Administración de Aena aprobó la Política del Sistema Interno de Información y Protección del Informante, en la que se prevén los distintos canales de denuncias del Grupo Aena (España, Brasil y Reino Unido).

• España

En España, la citada Política se ha concretado en el Procedimiento de Gestión del Sistema Interno de Información y Protección al Informante, actualizado en junio de 2024, que regula detalladamente los pasos necesarios para gestionar comunicaciones, informaciones, denuncias y consultas. Este procedimiento abarca desde la recepción y registro de las comunicaciones hasta la valoración previa, admisión, designación de instructores y la fase de investigación. Además, incluye la emisión de informes de investigación, la resolución de los casos y el registro de las actuaciones, con plazos de tramitación claros que aseguran un proceso eficiente y transparente.

Por otro lado, el Consejo de Administración del Grupo Aena ha designado al OSCC como el órgano colegiado Responsable del Sistema Interno de información, que a su vez ha delegado en la Directora de Cumplimiento las facultades de gestión del mismo y la tramitación de los expedientes de investigación. Asimismo, 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.

Las comunicaciones relacionadas con acoso laboral, sexual o por razón de género se gestionan conforme a procedimientos específicos que aseguran su tramitación adecuada, en particular:

- Procedimiento de prevención y actuación frente al acoso laboral.
- 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.

Las vías de comunicación con el Sistema Interno de Información de España para informar, denunciar o hacer consultas sobre infracciones penales o administrativas, graves o muy graves, cualesquiera acciones u omisiones que puedan constituir infracciones del Derecho de la Unión Europea o infracciones del Código de Conducta, incumplimientos del Sistema de Cumplimiento Normativo, y éstas son:

- Canal de denuncias: plataforma online accesible en la web corporativa de Aena España en una sección separada y fácilmente accesible.
- Correo postal dirigido a la Dirección de Cumplimiento de Aena España, 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 la Directora de Cumplimiento o persona delegada por ésta, dentro del plazo máximo de siete días.

En caso de incumplimientos, de conformidad con el Procedimiento aprobado, se podrán adoptar las siguientes medidas:

- **Medidas correctivas:** Cuando se haya acreditado la comisión de cualquier incumplimiento que quede dentro del ámbito de aplicación del presente Procedimiento.
- **Propuesta de incoación de expediente disciplinario:** los empleados son sancionados conforme al Convenio Colectivo vigente del Grupo Aena; los miembros del Consejo de Administración, bajo el Reglamento del Consejo y la normativa aplicable; y los trabajadores con contrato de Alta Dirección, según las disposiciones de sus contratos y la legislación vigente.
- **Remisión de la información al Ministerio Fiscal:** Cuando los hechos pudieran ser indiciariamente constitutivos de delito.
- **Remisión de la información a la Fiscalía Europea:** Cuando los hechos afecten a los intereses financieros de la Unión Europea.
- **Remisión de la información a otras autoridades u Organismos competentes,** cuando proceda, según lo dispuesto en la normativa vigente.

Con independencia de que se haya podido acreditar o no algún tipo de incumplimiento, se podrán acordar medidas de mejora operativa cuando en el marco de la investigación se detecte la conveniencia de implementar alguna mejora para prevenir incumplimientos futuros.

El Sistema Interno de Información incorpora expresamente medidas de protección para los informantes, establecidas en el Protocolo de Prohibición de Represalias.

Durante 2024, se llevaron a cabo acciones formativas dirigidas a los empleados sobre el canal de denuncias. Además, la actividad del canal fue reportada periódicamente a los órganos de gobierno.

- **Reino Unido**

Se dispone de la *Whistleblowing Policy*, que establece un procedimiento claro para la comunicación de irregularidades. Entre los canales habilitados se encuentran la plataforma *EthicsPoint*, gestionada por un tercero y que permite reportar de forma anónima, así como una línea de reporte independiente proporcionada por Navex. Adicionalmente, los empleados pueden contactar directamente con el gerente, el *Whistleblowing Officer*, el Consejo General, el responsable de Recursos Humanos o el CEO. También se cuenta con un servicio telefónico externo confidencial gestionado por asesores legales. Durante 2024, se llevaron a cabo actividades de sensibilización para los empleados, promoviendo el conocimiento y uso adecuado de estos mecanismos.

- **Brasil**

Opera a través del Canal de Ética, cuyo funcionamiento se rige por el Procedimiento de Gestión del Canal Ético. Este procedimiento, revisado en 2024, garantiza la confidencialidad de los denunciantes, así como el respeto al derecho de defensa y la presunción de inocencia de las personas investigadas. Las denuncias pueden presentarse mediante un canal específico, el correo electrónico compliance@aenabrasil.com.br, o dirigirse al Comité de Cumplimiento, que junto con el Gerente de Cumplimiento asegura la independencia y el rigor en el análisis de cada caso. También, durante 2024 se realizaron campañas de sensibilización dirigidas a los empleados, subrayando la importancia del canal de ética en la detección de irregularidades.

- **Actividad de los canales de denuncias del Grupo Aena**

El Grupo Aena tramita todas las comunicaciones recibidas en los plazos establecidos.

En 2024, el Grupo Aena ha finalizado la investigación de 133 comunicaciones (22 en España, 6 en Reino Unido y 105 en Brasil) – 54 comunicaciones más que en 2023, cuando se recibieron 16 en España, 6 en Reino Unido y 59 en Brasil a través de los canales de denuncias correspondientes.

En lo que respecta a las comunicaciones presentadas por las personas trabajadoras e investigadas en el año 2024, 8 han sido identificadas como posibles casos de vulneración de los derechos humanos (4 en España, 1 en Reino Unido y 3 en Brasil). No obstante, ninguna de ellas ha sido finalmente considerada grave.

En la siguiente tabla se muestra el total de las denuncias con investigaciones cerradas en 2024, recibidas tanto de personas trabajadoras del Grupo Aena como de personal externo y denuncias anónimas.



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

Tipologías de denuncias	TOTAL 2024	España				Reino Unido				Brasil			
		Status y acciones				Status y acciones				Status y acciones			
		Denuncias con investigación cerrada	Denuncias investigadas sin medidas	Denuncias investigadas con medidas en ejecución	Denuncias investigadas con medidas ejecutadas/implantadas	Denuncias con investigación cerrada	Denuncias investigadas sin medidas	Denuncias investigadas con medidas en ejecución	Denuncias investigadas con medidas ejecutadas/implantadas	Denuncias con investigación cerrada	Denuncias investigadas sin medidas	Denuncias investigadas con medidas en ejecución	Denuncias investigadas con medidas ejecutadas/implantadas
Acoso laboral	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Respeto a las personas	55	2	1	1	0	0	0	0	0	53	37	0	16
Discriminación por origen racial o étnico	3	0	0	0	0	2	1	0	1	1	1	0	0
Discriminación por edad	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
Discriminación por orientación sexual	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Otros tipos de discriminación	5	4	3	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0
Uso responsable de los recursos	2	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0
Fuerza laboral sana y segura	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Corrupción y soborno	11	10	1	4	5	0	0	0	0	1	0	0	1
Blanqueo de capitales o tráfico de información privilegiada	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Imagen y reputación corporativa	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Conflictos de intereses e incompatibilidades	8	1	0	1	0	0	0	0	0	7	6	0	1



Tipologías de denuncias	TOTAL 2024	España				Reino Unido				Brasil			
		Status y acciones				Status y acciones				Status y acciones			
		Denuncias con investigación cerrada	Denuncias investigadas sin medidas	Denuncias investigadas con medidas en ejecución	Denuncias investigadas con medidas ejecutadas/implantadas	Denuncias con investigación cerrada	Denuncias investigadas sin medidas	Denuncias investigadas con medidas en ejecución	Denuncias investigadas con medidas ejecutadas/implantadas	Denuncias con investigación cerrada	Denuncias investigadas sin medidas	Denuncias investigadas con medidas en ejecución	Denuncias investigadas con medidas ejecutadas/implantadas
Protección de datos	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Respeto a la legalidad y a los principios éticos de Aena	41	2	0	1	1	0	0	0	0	39	28	2	9
Impactos de los productos y servicios en la salud y la seguridad	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
	133	22	5	10	7	6	5	0	1	105	75	2	28

G1-3: Prevención y detección de la corrupción y el soborno

G1-4: Casos de corrupción y soborno

G1-3 16, AR7, G1-3 18 (a), G1-3 18 (b), G1-3 18(c), G1-3 20. G1-3 21 (a), G1-3 21 (b), G1-3 21 (c), G1-4 22 G1-4 24 (a), G1-4 24 (b), G1-4 25

El Grupo Aena dispone de diferentes tipos de medidas para gestionar la corrupción y el soborno:

- De prevención, como son todas aquellas normativas y políticas internas de la Compañía, 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, toda la estructura de cumplimiento (tres líneas) del Grupo Aena debe velar por el cumplimiento de las políticas o reglamentos internos de cada una de las sociedades, e identificar áreas de mejora que permitan implantar o corregir los procedimientos que se consideren convenientes para prevenir los riesgos de incumplimientos normativos en cada organización.
- De detección de incumplimientos normativos y/o prácticas contrarias a los valores y principios establecidos en el Código de Conducta y en los Sistemas de Cumplimiento Normativo.
- De actuación, que determinan el modo de actuar frente a situaciones en las que concurran los citados incumplimientos normativos y/o prácticas contrarias a los valores y principios. (Consultar en el apartado [G1-1](#)).

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 (para más información, consultar el apartado [G1-1](#)).

Medidas para la Prevención de la Corrupción

El Grupo Aena mantiene un firme compromiso con la ética empresarial, estableciendo un conjunto de medidas diseñadas para garantizar que no se produzca ningún caso de fraude, corrupción o soborno en ninguna de sus formas. Estas medidas abarcan diversas áreas clave y están alineadas con los más altos estándares internacionales de integridad y cumplimiento.

Atenciones empresariales

El Grupo Aena cuenta con una Política de Atenciones Empresariales que establece los principios generales y de actuación ante la entrega, promesa u ofrecimiento de atenciones empresariales.

Conforme lo dispuesto en la misma, está prohibida la entrega, promesa u ofrecimiento de atenciones empresariales a cualesquiera autoridades o empleados públicos o miembros de entidades privadas, y la recepción de los mismos por parte de las Personas Sujetas a esta Política, directa o indirectamente (a través de terceros) siempre que por su frecuencia, características o circunstancias no fuesen admisibles conforme a lo previsto en la misma.

Contribuciones políticas

Las contribuciones políticas están completamente prohibidas en el Grupo Aena. La participación, pertenencia o colaboración con partidos políticos o instituciones públicas debe realizarse de manera estrictamente personal, fuera del horario laboral y sin utilizar los recursos de la Compañía, con el objetivo de evitar cualquier posible vinculación entre estas actividades y el Grupo Aena.

Actividades de contenido social, mecenazgo y patrocinio

Todas las actividades relacionadas con contenido social, mecenazgo y patrocinio deben cumplir con las normativas aplicables y ser debidamente autorizadas. El Grupo Aena asegura que estas iniciativas no estén relacionadas con pagos ilícitos ni prácticas contrarias al Código de Conducta.

Libros y registros contables

El Grupo Aena mantiene libros y registros contables que cumplen con todos los requisitos legales y reflejan de manera precisa las transacciones y el uso de activos. Se han implementado controles internos rigurosos para garantizar que la información financiera sea completa, fiable y transparente. Asimismo, está prohibido el uso de cuentas secretas o registros incorrectos con fines fraudulentos o para ocultar irregularidades.

Operaciones societarias

En todas las operaciones societarias, el Grupo Aena aplica una diligencia máxima para analizar y evaluar los riesgos legales y financieros asociados. Se consideran aspectos clave como el marco jurídico del sector, la constitución y el funcionamiento de las entidades involucradas, la correcta gestión de los registros contables y societarios, y la inclusión de cláusulas anticorrupción en los acuerdos contractuales.

Pagos de facilitación

El Grupo Aena prohíbe de forma absoluta los pagos de facilitación, es decir, aquellos realizados para agilizar trámites administrativos o influir en decisiones de funcionarios públicos. Estas actividades están estrictamente vetadas en todas las geografías donde opera la Compañía.

Proveedores, clientes comerciales, representantes y agentes comerciales

El Grupo Aena establece procedimientos rigurosos para verificar la cualificación e integridad de proveedores y clientes antes de iniciar relaciones comerciales. La debida diligencia es fundamental para aprobar cualquier relación contractual, garantizando que todos los pagos y contratos sean gestionados de acuerdo con los procedimientos internos y la normativa aplicable. Los agentes comerciales no podrán recibir compensaciones económicas antes de la prestación del servicio correspondiente.

Socios

En los proyectos colaborativos, se incluyen cláusulas en los acuerdos con socios para garantizar que las relaciones se desarrollan bajo estándares éticos y en beneficio mutuo.

Funcionarios y autoridades públicas

El Grupo Aena fomenta el cumplimiento de los valores, principios y normas de conducta en todas las interacciones con funcionarios y autoridades públicas. La Compañía exige la abstención de cualquier interacción en caso de conflicto de intereses y supervisa la validez e integridad de la información presentada a las Administraciones Públicas. Asimismo, garantiza la adecuada conservación y custodia de toda la documentación intercambiada en estos procesos.

Formación en materia de Corrupción y Soborno

Durante 2024, los miembros del Consejo de Administración a través de la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo aprobaron un Plan de Formación para el año 2024, en el que se ha impartido una formación sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo del Grupo Aena a aquellos nuevos miembros del Consejo que se ha incorporado en el seno del Consejo de Administración durante 2024.

Asimismo, en España se ha impartido formación general a la plantilla sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo que, incluye formación específica en materia de lucha contra la corrupción. Por otra parte, se han realizado acciones de sensibilización específicas en esta materia dirigidas al 100% de la plantilla, tales como publicaciones específicas en la newsletter corporativa, o una campaña de comunicación basada en una serie de videos sobre el contenido de la Política de Atenciones Empresariales, lanzada con ocasión del día internacional contra la corrupción.

Por otra parte, se han identificado los cargos con mayor exposición al riesgo de corrupción y soborno como el personal directivo, Directores y Jefes de División, en función de las tareas y responsabilidades asociadas a sus cargos. A este personal, se le ha dado formación general que se incluyó en la formación sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo.

Por último, se han realizado acciones de comunicación dirigidas a grupos específicos, como las áreas comerciales, de infraestructuras, legal y de direcciones de grupos de aeropuertos.

En Brasil, esta formación se incluyó de manera general junto con la formación sobre el Programa de Integridad. Además, el Día Internacional de Lucha contra la Corrupción se realiza una jornada de divulgación al respecto.

En cuanto a las posiciones en situación de riesgo, en Brasil se ha realizado un análisis de riesgos en el que se han identificado aquellas posiciones que se encuentran en riesgo de corrupción y soborno.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, se han identificado al personal de acuerdo a la regulación de la Autoridad de Aviación Civil de Reino Unido (UK CAA por sus siglas en inglés) y se les ha impartido formación específica.

Los cargos que se encuentran en situación de riesgo han realizado acciones de formación durante 2024, siendo la distribución:

	Unidad	España	Reino Unido	Brasil	Total
Número de cargos en riesgo de corrupción y soborno	Número	315	25	60	400
Número de cargos en situación de riesgo cubiertos por los programas corrupción y soborno	Número	218	25	60	303
Porcentaje de cargos en situación de riesgo cubiertos por los programas de formación en materia de corrupción y soborno	%	69 %	100 %	100 %	76 %

Multas y sanciones en materia de corrupción y soborno:

	2023				2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Multas o sanciones por casos de corrupción o soborno (nº)	0	0	0	—	0	0	0	0

G1-2: Gestión de las relaciones con los proveedores

G1-2 12, G1-2 14, G1-2 15

El Grupo Aena adopta una estrategia de contratación orientada a colaborar con los proveedores y socios comerciales más destacados, con el fin de satisfacer las necesidades existentes. Esta estrategia integra objetivos ESG (ambientales, sociales y de gobernanza) siempre que estén alineados con el cumplimiento de las normativas internas y externas aplicables. En este marco, la gestión responsable de sus proveedores busca garantizar:

- El cumplimiento de criterios comerciales.
- La plena conformidad técnica con el alcance solicitado y una gestión sostenible.
- La máxima calidad de los servicios para satisfacer las necesidades.
- Las mejores condiciones económicas posibles, contribuyendo al resultado empresarial.
- El cumplimiento de todas las obligaciones legales, incluidas las laborales, ambientales y las específicas de la actividad

Asimismo, en cuanto a las relaciones de la Compañía con los proveedores, el Grupo Aena mantiene un enfoque estructurado y detallado en sus relaciones con los proveedores, priorizando la sostenibilidad y la gestión de los riesgos asociados a la cadena de suministro. Este enfoque se fundamenta en el Código de Conducta de Terceros, que establece un marco ético y normativo claro para todas las relaciones comerciales, garantizando la operación bajo principios de publicidad, igualdad, no discriminación, concurrencia, transparencia y cumplimiento de normativas éticas.

Para mitigar los riesgos asociados a la sostenibilidad, el Grupo Aena exige a sus proveedores el cumplimiento de criterios rigurosos relacionados con derechos laborales, el medioambiente y la seguridad. Estos incluyen la gestión adecuada de los riesgos laborales y medioambientales conforme a la legislación nacional e internacional. Además, los contratos incluyen cláusulas específicas sobre sostenibilidad y calidad, que son monitoreadas mediante procedimientos de evaluación continua. En caso de incumplimiento, se aplican sanciones económicas e incluso la resolución del contrato, demostrando el compromiso del Grupo Aena con una cadena de suministro responsable.

Una estrategia clave en esta gestión es la implementación de controles específicos adaptados a cada región. En Brasil, se realiza una supervisión mensual para garantizar que sus proveedores cumplan con las obligaciones laborales y medioambientales, lo que refuerza su enfoque proactivo hacia la sostenibilidad. Este control también se extiende a los subcontratistas, asegurando la aplicación de los mismos principios éticos y medioambientales en todos los niveles de la cadena de valor.

El Grupo Aena integra criterios sociales, medioambientales y de sostenibilidad en sus procesos de selección de proveedores. Estos criterios se reflejan en los pliegos de contratación, donde se incorporan aspectos de accesibilidad, innovación y protección ambiental, alineados con la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030. La aplicación de estos criterios está respaldada por la Guía para la Evaluación Técnica de Expedientes de Proveedores, que asegura su integración en función de la naturaleza de cada contrato, ya sea de obra, servicio, suministro o comercial. En los procesos de licitación, los proveedores que demuestran un mejor desempeño en sostenibilidad reciben puntuaciones más altas, promoviendo así prácticas responsables en toda la cadena de suministro.

A continuación, se muestran ejemplos de cómo se integran los criterios ESG en los procesos de licitación en España:

Cuestiones sociales

- 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.

- Los pliegos pueden exigir la declaración de títulos académicos y profesionales de los directivos y técnicos encargados de la ejecución del contrato, y se incluyen criterios sociales, como certificados de igualdad de género/retributiva AENOR y otros relacionados con la seguridad y salud en el trabajo (ISO 45001).
- Las condiciones incluyen compromisos laborales, como emplear un porcentaje mínimo de trabajadores con diversidad funcional, cumplir con condiciones salariales de convenio colectivo, y garantizar la prevención de riesgos laborales.
- 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.

Cuestiones medioambientales

- La “Guía para la evaluación técnica” 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.
- Se solicita la presentación de certificados como ISO 14001 de gestión ambiental y el Plan de Vigilancia Ambiental en proyectos de construcción.
- Los Pliegos para la contratación de servicios de agentes de *handling* incluyen requisitos de transición a flotas de vehículos sostenibles, basados en la antigüedad máxima de medios en función de la tipología de los mismos (10 años para jardineras, por ejemplo), un porcentaje mínimo global de vehículos sostenibles en la flota de cada agente de asistencia en tierra por aeropuerto, anualizado, y un compromiso a futuro para llevar a cabo un incremento gradual de la sostenibilidad de las flotas a lo largo de la duración de las licencias. Estas exigencias están basadas en los objetivos del Plan de Acción Climático, en la que se tiene previsto que la flota de *handling* sostenible en 2025 sea del 40% y en 2030 llegue al 78%.
- En los Pliegos de contratación comercial, 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 166002 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).
- Se realizan controles periódicos para verificar el cumplimiento de las condiciones medioambientales establecidas en los pliegos. En caso de incumplimiento, se aplican penalizaciones que pueden llegar a la rescisión del contrato.

Además, transversalmente se incluyen criterios de innovación para mejorar aspectos ambientales y sociales.

Este tipo de prácticas también se realizan en Reino Unido y Brasil, como parte de sus procesos de selección.

Adicionalmente, 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 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.

En España, las empresas de más de 50 empleados están obligadas a tener un Plan de Igualdad y a registrarlo en el Registro de Planes de Igualdad del Ministerio de Igualdad, siendo un requisito que deben cumplir los proveedores.

La firma del contrato por parte del adjudicatario, ya sea contratista o arrendatario, refleja su compromiso con el cumplimiento de las disposiciones establecidas en los pliegos de contratación del Grupo Aena. Entre estas disposiciones se incluyen cláusulas específicas en materia social, como la prevención de riesgos laborales, la seguridad física y operacional, así como medidas de protección medioambiental. Adicionalmente, el Grupo Aena fomenta la implementación de buenas prácticas por parte de los proveedores, que, aunque no sean de carácter contractual, contribuyen a la sostenibilidad de los productos y servicios ofrecidos.

El cumplimiento de las cláusulas contractuales es obligatorio para el 100% de los adjudicatarios, quienes están sujetos a penalizaciones en caso de incumplimiento. Entre las principales obligaciones en materia de sostenibilidad destacan las siguientes:

- **Protección del medioambiente:** Los adjudicatarios deben cumplir con la legislación medioambiental aplicable y las condiciones establecidas en los pliegos, incluyendo la correcta gestión de residuos, el almacenamiento seguro de materiales y sustancias peligrosas, la utilización adecuada de vehículos y maquinaria, el control de emisiones a la atmósfera y la prevención de vertidos.
- **Obligaciones laborales y sociales:** Los contratistas deben garantizar porcentajes mínimos de trabajadores fijos en plantilla, emplear personas con diversidad funcional, respetar las condiciones salariales establecidas en los convenios colectivos sectoriales aplicables y cumplir con toda la legislación laboral vigente.
- **Prevención de riesgos laborales:** Se exige el cumplimiento de la normativa en materia de prevención de riesgos, asegurando la protección de la salud y seguridad de los trabajadores en el desarrollo de obras, servicios y suministros.
- **Seguridad aeroportuaria y operacional:** Los adjudicatarios deben cumplir estrictamente con la legislación vigente en materia de seguridad aeroportuaria, así como con las órdenes e instrucciones de la autoridad aeroportuaria para garantizar la seguridad en la actividad contratada.
- **Sostenibilidad social y derechos humanos:** Los licitadores y adjudicatarios están obligados a cumplir con los más altos estándares internacionales en derechos humanos y ética. En caso de no disponer de un código de conducta o política específica, deben adherirse a los principios y valores definidos en el Código de Conducta de Terceros del Grupo Aena y en su Política de Derechos Humanos.

En el Reino Unido, los proveedores del Aeropuerto de Londres-Luton deben cumplir con la normativa local en materia laboral y medioambiental, que incluye regulaciones sobre esclavitud, salario mínimo e igualdad. En caso de incumplimiento de los criterios ESG establecidos en el contrato, el aeropuerto se reserva el derecho de rescindirlos. Sin embargo, se trabaja en colaboración con los proveedores para establecer planes de acción correctivos que permitan solventar las infracciones.

En Brasil, los pliegos y documentos contractuales especifican las obligaciones laborales y medioambientales de los proveedores. El incumplimiento de estas puede resultar en la suspensión o retención de pagos tras una notificación formal, hasta que se restablezca el cumplimiento. Además, los proveedores que operan en instalaciones aeroportuarias deben presentar mensualmente documentación que acredite el pago de salarios, impuestos laborales y beneficios a sus empleados. Asimismo, están obligados a someterse al proceso de movilización de Seguridad y Salud en el Trabajo, que asegura que los empleados trabajen con equipos de protección adecuados según su actividad. El inicio de las labores solo se autoriza una vez aprobado este proceso.

Adicionalmente, ciertos servicios en Aena Brasil requieren certificados específicos, como los emitidos por la Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria, especialmente en la gestión de residuos y limpieza en aeropuertos.

Estas medidas refuerzan el compromiso del Grupo Aena con la sostenibilidad, la seguridad y la ética en todas sus operaciones y relaciones contractuales.

El seguimiento del desempeño de los proveedores es una pieza central en la estrategia del Grupo Aena para garantizar el cumplimiento de los compromisos contractuales. Este seguimiento incluye controles periódicos para verificar la implementación de condiciones sociales y medioambientales. En España, el Director del Expediente es responsable de supervisar que los proveedores cumplan con los criterios definidos en los pliegos, generando certificaciones de conformidad en base a la periodicidad establecida.

En cuanto al desempeño ambiental de los proveedores, en España ha establecido un Procedimiento de Control y Seguimiento de Empresas (incluido dentro del Sistema de Gestión Integrado). Este procedimiento incluye:

- El deber de los proveedores de conocer y adherirse a la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo del Grupo Aena.
- La implementación de un plan de seguimiento específico, con periodicidades adaptadas a las características ambientales de cada empresa.
- Medidas correctivas, como la solicitud de formación adicional a las empresas en caso de deficiencias recurrentes, y la verificación de subsanación en seguimientos posteriores.

En el Reino Unido, el desempeño de los proveedores es evaluado por el área de Servicios mediante acuerdos sobre niveles de servicio e indicadores clave de rendimiento. Cualquier incidencia detectada se aborda a través de reuniones o planes de acción correctivos, buscando una solución consensuada.

En Brasil, el seguimiento de los contratos incluye supervisiones mensuales de los trabajos realizados. Los contratistas deben remitir documentación digital que acredite el cumplimiento de sus obligaciones contractuales, incluyendo certificados que demuestren el pago de impuestos. Si el cumplimiento de estas obligaciones es inferior al 90%, el Grupo puede aplicar retenciones sobre los pagos hasta que se regularicen. Además, los proveedores que operan en instalaciones aeroportuarias deben completar un proceso de movilización en Seguridad y Salud en el Trabajo antes de iniciar sus actividades, asegurando que se cumplen los estándares de protección laboral.

Con estas medidas, el Grupo Aena refuerza su compromiso con la sostenibilidad, el cumplimiento normativo y la ética empresarial, garantizando que todas las actividades y relaciones contractuales se desarrollen bajo los más altos estándares de responsabilidad social, laboral y medioambiental.

El Grupo Aena cuenta con un enfoque general para garantizar el cumplimiento de los plazos de pago a sus proveedores³⁹, incluidas las pequeñas y medianas empresas (pymes). Aunque no se proporciona una política específica exclusiva para las pymes, el Código de Conducta del Grupo Aena establece un marco claro de comportamiento ético, honesto y transparente para todas las relaciones con proveedores, lo cual incluye el cumplimiento de las normativas aplicables y mejores prácticas de conducta ética. Este marco general puede interpretarse como un compromiso implícito para garantizar pagos puntuales y condiciones justas para todos los proveedores, incluidas las pymes.

El Código de Conducta de Terceros establece principios que los proveedores deben seguir, incluyendo el cumplimiento de los derechos humanos y laborales, el compromiso medioambiental y la seguridad. Establece que todos los proveedores deben cumplir con los principios de derechos humanos y laborales, lo que garantiza condiciones laborales justas y el cumplimiento de la normativa vigente, lo cual implica el cumplimiento de los pagos a proveedores, incluidas las pymes. Además, el compromiso medioambiental obliga a los proveedores a gestionar sus actividades de forma responsable, lo que también se extiende a la puntualidad en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales, incluidos los pagos. En el caso de que los terceros subcontraten parte de las actividades que desarrollan para el Grupo Aena, velarán, a su vez, por que dichos subcontratistas cumplan con lo dispuesto en el Código.

El Grupo Aena implementa un sistema de control y seguimiento para asegurar que los pagos a proveedores se realicen conforme a los plazos establecidos en los contratos. Esto incluye que los contratistas deben estar al corriente de pago con los subcontratistas y suministradores que participan en los contratos, lo que refuerza la práctica de mantener pagos puntuales en toda la cadena de suministro. El periodo medio de pago a proveedores es una de las métricas clave para el Grupo Aena, y se calcula anualmente conforme a la normativa aplicable.

En España la Ley 18/2022, vigente desde septiembre de 2022, establece nuevos requisitos sobre la transparencia en los pagos a proveedores, especialmente para aquellos que no presentan cuentas anuales. El Grupo Aena sigue de manera estricta las normativas de transparencia y plazos de pago, asegurando que los pagos sean realizados conforme a lo estipulado por la legislación aplicable. El procedimiento de cálculo del periodo medio de pago (PMP) incluye los saldos contables de los proveedores y refleja el esfuerzo de Aena por garantizar la transparencia y el cumplimiento de sus compromisos.

Si algún proveedor incumple con los plazos establecidos (sea pyme o no), puede enfrentarse a penalizaciones, resoluciones de contrato e incluso en caso de daño grave reclamación por parte del Grupo Aena, lo que refuerza la seriedad con la que la Compañía gestiona sus relaciones comerciales.

Por otro lado, en España Aena está sujeta a las siguientes normativas en relación con la gestión de las relaciones con los proveedores:

- **Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero**, de medidas urgentes, que incorpora al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en áreas como la contratación pública en determinados sectores, los seguros privados, los planes y fondos de pensiones, el ámbito tributario y los litigios fiscales.
- **Ley 7/2021, de 20 de mayo**, de cambio climático y transición energética, en vigor desde el 22 de mayo de 2021, que establece la inclusión de criterios de adjudicación en los pliegos de contratación relacionados con la lucha contra el cambio climático y la eficiencia energética. Destaca el artículo 31 sobre contratación pública, que, conforme a la Ley 9/2017, establece que en todos los procesos de contratación pública se deben incorporar de manera transversal y obligatoria criterios medioambientales y de sostenibilidad energética cuando sean pertinentes al objeto del contrato.
- **Ley 9/2017, de 8 de noviembre**, de Contratos del Sector Público, que transpone las Directivas 2014/23/UE y 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo. Su objetivo es regular la contratación del sector público para garantizar que se cumplan los principios de acceso libre a las licitaciones, publicidad, transparencia, no discriminación e igualdad de trato entre los licitadores. Además, tanto la Ley 9/2017 como el Real Decreto-ley 3/2020 establecen una serie de directrices, como la valoración de criterios medioambientales en la adjudicación de contratos que puedan tener un impacto significativo en el medioambiente. Estos criterios incluyen la reducción del impacto ambiental, el ahorro y la eficiencia en el uso del agua, la energía y materiales, el coste ambiental del ciclo de vida, los métodos de producción ecológicos, la gestión de residuos según el principio de jerarquía, y el uso de materiales reciclados o reutilizables.
- **Ley 31/2007, de 30 de octubre**, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, que regula el proceso de adjudicación de contratos de obras, suministro y servicios en entidades públicas y privadas.

Adicionalmente, según el pliego de cláusulas particulares Aena España establece en sus contratos diversas disposiciones que refuerzan el compromiso con la puntualidad en los pagos y el cumplimiento de las condiciones contractuales, lo cual incluye a las pequeñas y medianas empresas (pymes). Estas disposiciones están alineadas con la normativa vigente y aplican tanto a contratistas principales como a subcontratistas, promoviendo prácticas responsables en toda la cadena de suministro.

³⁹ Todos los pagos realizados por Aena se ajustan a la legislación vigente en cada momento. Actualmente aplican la Ley 3/2004 – Ley de Morosidad y todas sus modificaciones, Ley 31/2007, Ley 9 /2017, RDL 3/2020.

Según la Cláusula 34 del Pliego de Cláusulas Particulares, Aena España se compromete a abonar el precio pactado en un plazo máximo de 30 días naturales desde la aprobación de las certificaciones correspondientes. Este plazo está en conformidad con el Artículo 198 de la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP), que regula los tiempos de pago en el sector público. Para garantizar la agilidad, las facturas deben ser conformadas en un plazo de dos días hábiles desde su presentación, siempre que cumplan con los requisitos establecidos.

En relación con la subcontratación, la Cláusula 14 del Pliego detalla que, aunque los subcontratistas solo están obligados ante el contratista principal, este último tiene la responsabilidad de garantizar los pagos puntuales a todos los subcontratistas y el cumplimiento de las obligaciones contractuales. Esto refuerza un flujo de pagos adecuado en toda la cadena de suministro, beneficiando a las pymes que participan como proveedores indirectos.

La Cláusula 20 introduce condiciones sociales como parte integral de los contratos, obligando a los contratistas a garantizar el pago puntual de los salarios de su personal y a respetar las condiciones salariales establecidas en los convenios colectivos aplicables. Este enfoque asegura que las prácticas responsables no solo se limiten a los pagos entre empresas, sino que también abarquen los derechos laborales.

Por último, la Cláusula 22 establece penalidades aplicables en caso de incumplimientos contractuales, incluyendo retrasos en los pagos. Estas penalidades son proporcionales a la gravedad de los incumplimientos y pueden alcanzar hasta el 50% del presupuesto del contrato en casos de incumplimientos graves relacionados con la ejecución. Esto asegura que todos los contratistas y subcontratistas, incluidas las pymes, cumplan con las obligaciones pactadas.

En conjunto, estas cláusulas demuestran un marco sólido de Aena España para garantizar la puntualidad en los pagos y el cumplimiento de las condiciones contractuales, asegurando que las pymes sean tratadas de manera justa y responsable.

G1-6: Prácticas de pago

G1-6 31, G1-6 33 (a), G1-6 33 (b), G1-6 33(c), G1-6 33 (d)

El Grupo Aena, para asegurar una correcta gestión y relación con sus proveedores, publica semestralmente, ya sea en las cuentas anuales o las cuentas semestrales, el periodo medio de pago (PMP) a proveedores, sin hacer distinción del tipo de proveedor. El periodo medio de pago durante el año 2024 para España es de 27 días (30 en 2023), 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.

El ratio de operaciones pagadas en 2024 fue de 28 días (31 días en 2023), mientras que el ratio de operaciones pendientes de pago fue de 7 días (15 días en 2023), lo cual indica que, en promedio España realiza los pagos dentro del plazo correspondiente a sus obligaciones contractuales. Para más información consultar cuentas anuales.

Las condiciones de pago contractuales habituales España son los pagos contra certificación (conformidad de un servicio, suministro, obra, etc.). Una vez conformado, y recibida la factura en plazo, se paga a 30 días máximo, ya que España tiene un día de pago fijo al mes.

La metodología de cálculo del periodo medio de pago por parte de España, se utilizan los saldos contables de los acreedores comerciales para realizar este cálculo, lo cual se ajusta a las normativas y regulaciones de transparencia que exigen reportar el periodo medio de pago. Este procedimiento asegura que Aena cumpla con los plazos establecidos por la normativa aplicable y permita que se mantenga un alto nivel de transparencia en cuanto a las prácticas de pago.

Adicionalmente, la Ley 18/2022, que establece requisitos adicionales de transparencia en los pagos a proveedores, también afecta directamente a las operaciones la Compañía. La ley exige que la información sobre pagos, en especial los plazos y las condiciones de pago, sea reportada de forma más detallada y accesible, en particular para aquellas empresas que no presenten cuentas anuales abiertas. Esta legislación subraya el compromiso de Aena con la transparencia y el cumplimiento de los plazos de pago.

Por otro lado, en el Reino Unido el tiempo estándar de pago es de 30 días, siendo el PMP de 22 días en 2024. Más del 80% de las facturas se pagan en los primeros 30 días, disponiendo de un proceso para la tramitación y validación de las facturas.

Por su parte, en Brasil disponen de un Procedimiento de Pagos a proveedores, reembolso de gastos y anticipaciones a los socios, en el cual se establecen las directrices que aseguran que los pagos se realicen de manera ordenada y conforme a las normativas aplicables.

Según este procedimiento, los pagos los realizará Tesorería en los días 10 y 25 de cada mes⁴⁰, existiendo la opción de realizar pagos fuera de esos días, pero pasando por la aprobación previa de la Directiva. Teniendo en cuenta este procedimiento, el PMP en Brasil es de 45 días.

En España, Reino Unido y Brasil actualmente no hay procedimientos judiciales abiertos por demoras en los pagos.

⁴⁰ En caso de que estas fechas coincidan con sábado, domingo o festivo, el pago se realizará en el primer día laborable.

Finalmente, el Grupo también ha mostrado un compromiso con la transparencia a través de los plazos medios de pago reportados anualmente, lo que demuestra el esfuerzo de la empresa por cumplir con sus obligaciones contractuales y garantizar que los proveedores, incluidas las pymes, reciban el pago de acuerdo con las condiciones pactadas. Para más información sobre la relación de proveedores, consultar el capítulo [S2](#).

Datapoints no aplicables

- DPs no incluidos debido a que su naturaleza es informativa: **G1-1 8, G1-2 13, G1-3 17, G1-4 23, G1-6 32.**
- DPs no incluidos porque no aplican para el Grupo Aena: **G1-1 10(b), G1-1 10(d), G1-1 10(f), G1-3 19.**
- DPs no incluidos debido a que son voluntarios y la Compañía ha decidido no reportarlos: **G1-4 25(b), G1-4 25(c), G1-4 25(d).**
- DPs no incluidos debido a que, tras realizar el Análisis de Doble Materialidad, no se considera material para la Compañía: **G1-5**

5. Requerimientos de información de la Ley 11/2018 no contemplados o sujetos a reglas de transitoriedad por las NEIS - CSRD

El análisis incluido a continuación hace referencia a los requisitos de la Ley 11/2018 que no están explícitamente incluidos en los requisitos de las NEIS. Sin embargo, podría darse el caso de que, al menos algunos, pudieran quedar cubiertos con desgloses adicionales en el marco de aplicación de las NEIS por resultar relevantes para la Compañía.

Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal:

- Distribución de empleados por clasificación profesional
- Promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por edad y clasificación profesional.
- Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor.
- 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.
- Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, enfermedades profesionales, desagregado por sexo.
- Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional.
- Número de horas de absentismo.
- La cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.

Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno:

- Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro (consultar el apartado [S3-4](#)).

Información sobre la sociedad:

- Acciones de asociación o patrocinio (consultar el apartado [S3-4](#)).
- Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas (consultar el apartado [S4-4](#)).

Información fiscal:

- Los beneficios obtenidos país por país, los impuestos sobre beneficios pagados y las subvenciones públicas recibidas.

Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal:

Número total y distribución de empleados por sexo, edad ^(A), región y categoría profesional (a 31 de diciembre) (GRI 405-1)

2024

	España						Reino Unido						Brasil						TOTAL (sexo – edad)						TOTAL (num. por sexo)			
	< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 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	5	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	5	2	6	7
Directivos y titulados	37	62	642	743	414	517	12	14	49	52	14	20	0	0	17	38	0	7	49	76	708	833	428	544	1.185	1.453		
Coordinadores	0	0	97	260	251	567	11	7	20	7	5	1	6	5	45	77	4	6	17	12	162	344	260	574	439	930		
Técnicos	11	95	693	1.688	845	1.261	0	6	1	36	0	20	13	41	62	169	3	19	24	142	756	1.893	848	1.300	1.628	3.335		
Personal de apoyo	7	3	179	102	112	115	51	61	161	233	69	94	46	48	111	120	5	9	104	112	451	455	186	218	741	785		
Total	55	160	1.612	2.798	1.627	2.462	74	88	231	328	88	135	65	94	235	404	12	41	194	342	2.078	3.530	1.727	2.638	3.999	6.510		

2023

	España						Reino Unido						Brasil						TOTAL (sexo – edad)						TOTAL (por sexo)		
	< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 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	2	3	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	4	3	6	6
Directivos y titulados	24	41	601	681	362	461	12	11	41	40	10	16	0	0	16	36	1	7	36	52	658	757	373	484	1.067	1.293	
Coordinadores	0	0	124	297	243	570	7	5	20	3	4	1	7	3	36	66	4	3	14	8	180	366	251	574	445	948	
Técnicos	9	110	732	1.717	810	1.184	0	8	0	34	0	16	10	34	45	170	6	23	19	152	777	1.921	816	1.223	1.612	3.296	
Personal de apoyo	8	6	185	105	109	111	36	47	128	229	63	83	39	50	105	123	4	7	83	103	418	457	176	201	677	761	
Total	41	157	1.644	2.803	1.528	2.329	55	71	189	306	77	116	56	87	202	395	15	40	152	315	2.035	3.504	1.620	2.485	3.807	6.304	

(A) Los rangos de edad se han ajustado conforme a los criterios establecidos en la Directiva CSRD, lo que ha exigido recalcular los datos de 2023 para asegurar su comparabilidad con el año actual de reporte. Dato contabilizado en términos de plantilla de personal (headcount), a fecha de cierre del ejercicio.

Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo por sexo y región (a 31 de diciembre) (GRI 405-1)

	2023										2024							
	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	8.502	182	135	2.581	4.583	47	32	403	539	8.714	211	157	2.660	4.717	49	29	374	517
Reino Unido ^(A)	814	65	30	256	463	0	0	0	0	944	78	43	315	508	0	0	0	0
Brasil	795	0	0	259	512	9	5	5	5	851	0	0	298	524	11	6	3	9
Total	10.111	247	165	3.096	5.558	56	37	408	544	10.509	289	200	3.273	5.749	60	35	377	526

^(A) De los 121 empleados fijos a jornada parcial en Reino Unido (95 en 2023), 12 tienen modalidad de contrato "Horas no garantizadas", de los cuales 8 son mujeres y 4 son hombres (13 empleados, 6 mujeres y 7 hombres en 2023 respectivamente). Dato contabilizado en términos de plantilla de personal (headcount) a fecha de cierre del ejercicio.

Promedio anual de contratos según su tipología por sexo, rango de edad^(A), y categoría profesional (consolidado)^(B) (GRI 405-1)

	2023						2024					
	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	5.370	146	514	29	5.884	175	5.705	175	529	41	6.234	216
Femenino	2.985	226	356	56	3.341	282	3.220	268	392	62	3.612	330
Total por sexo	8.355	372	870	85	9.225	457	8.925	443	921	103	9.846	546
Alta dirección	12	0	0	0	12	0	12	0	0	0	12	0
Otros directivos y titulados	2.185	40	67	1	2.252	41	2.378	50	73	2	2.451	52
Coordinadores	1.301	51	6	0	1.307	51	1.318	67	1	0	1.319	67
Técnicos	3.854	160	681	53	4.535	213	3.983	180	743	58	4.726	238
Personal de apoyo	1.003	121	116	31	1.119	152	1.234	146	104	43	1.338	189
Total por categoría profesional	8.355	372	870	85	9.225	457	8.925	443	921	103	9.846	546
> 50 años	3.600	181	166	14	3.767	194	3.824	236	181	21	4.005	257
Entre 30 y 50 años	4.486	187	599	51	5.084	239	4.723	194	631	60	5.354	254
< 30 años	269	4	105	20	374	24	378	13	109	22	487	35
Total por edad	8.355	372	870	85	9.225	457	8.925	443	921	103	9.846	546

(A) Los rangos de edad se han ajustado conforme a los criterios establecidos en la Directiva CSRD, lo que ha exigido recalcular los datos de 2023 para asegurar su comparabilidad con el año actual de reporte.

(B) Datos agregados de la plantilla total consolidada.



Contrataciones por sexo, edad^(A), categoría profesional y región

2024

	ESPAÑA						REINO UNIDO						BRASIL						TOTAL							
	< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 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	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	0	0
Directivos y titulados	46	24	93	69	12	10	5	5	8	9	1	0	0	0	4	1	0	0	51	29	105	79	13	10		
Coordinadores	0	0	1	0	1	3	1	4	4	6	0	1	3	4	17	8	1	0	4	8	22	14	2	4		
Técnicos	32	5	163	89	36	34	2	0	5	1	2	0	16	5	27	20	1	0	50	10	195	110	39	34		
Personal de apoyo	1	3	10	19	5	4	29	21	32	36	15	7	20	21	16	16	1	0	50	45	58	71	21	11		
Total	79	32	267	177	54	51	37	30	49	52	18	8	39	30	64	45	3	0	155	92	380	274	75	59		

2023

	ESPAÑA						REINO UNIDO						BRASIL						TOTAL							
	< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 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	M	F
Alta Dirección	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0		
Directivos y titulados	7	6	41	46	6	6	3	6	9	7	0	1	0	0	22	8	5	1	10	12	72	61	11	8		
Coordinadores	0	0	1	1	1	1	4	3	1	4	0	0	3	6	33	22	2	4	7	9	35	27	3	5		
Técnicos	48	8	208	123	32	49	2	0	8	0	0	0	23	7	107	35	20	6	73	15	323	158	52	55		
Personal de apoyo	6	8	19	46	2	17	22	14	53	23	11	6	39	25	83	62	1	3	67	47	155	131	14	26		
Total	61	22	270	216	41	73	31	23	71	34	11	7	65	38	245	127	28	14	157	83	586	377	80	94		

(A) Los rangos de edad se han ajustado conforme a los criterios establecidos en la Directiva CSRD, lo que ha exigido recalcular los datos de 2023 para asegurar su comparabilidad con el año actual de reporte.

Despidos por sexo, edad^(A), categoría profesional y región (GRI 401-1)
2024

	España						Reino Unido						Brasil						TOTAL							
	< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 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	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	0	0
Directivos y titulados	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	1
Coordinadores	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	3	0	0	0	0	6	3	0	0	0	0
Técnicos	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	14	2	3	1	1	0	14	2	4	1	4	1
Personal de apoyo	0	0	1	0	0	0	3	0	3	0	0	1	2	2	11	1	0	0	5	2	15	1	0	1	0	1
Total	0	0	1	0	1	0	4	0	4	0	0	1	2	2	32	6	3	2	6	2	37	6	4	3	4	3

2023

	España						Reino Unido						Brasil						TOTAL							
	< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 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	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	0	0
Directivos y titulados	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0
Coordinadores	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0
Técnicos	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0	1	0	2	0	2	0	2	0
Personal de apoyo	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	1	1	2	2	0	0	1	3	4	3	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	2	0	0	2	2	1	1	0	2	1	7	7	0	0	2	3	9	8	3	0	3	0

(A) Los rangos de edad se han ajustado conforme a los criterios establecidos en la CSRD, lo que ha exigido recalcular los datos de 2023 para asegurar su comparabilidad con el año actual de reporte.

Remuneraciones medias y su evolución desagregadas por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor (salario fijo + variable) ^{(A)(B)} (GRI 405-2)

		2023 ^(C)								2024							
		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		Remuneración media		< 30 años		Entre 30 y 50 años		> 50 años		Remuneración media	
		F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M
España ^(C)	Directivos y titulados	43.997	46.143	55.556	56.483	61.132	64.651	57.555	59.642	43.076	43.307	56.773	57.531	62.712	65.910	58.905	60.480
	Coordinadores	0	0	42.406	45.472	45.792	47.480	44.846	46.905	0	0	43.854	46.803	47.048	48.669	46.323	48.201
	Técnicos	31.467	33.106	35.608	37.783	38.593	40.822	37.227	38.887	32.697	34.195	36.730	38.688	39.580	41.830	38.351	39.917
	Personal de apoyo	28.081	28.925	32.528	32.532	32.837	35.375	32.508	33.860	29.029	29.825	33.075	33.304	34.192	36.017	33.428	34.715
	Total	37.478	35.943	42.780	42.776	44.966	46.938	43.827	44.534	38.376	36.820	44.278	44.189	46.501	48.120	45.375	45.870
Reino Unido	Directivos y titulados	51.828	53.299	72.705	112.855	79.444	130.699	69.614	107.047	55.774	56.391	80.494	126.428	85.648	206.140	77.527	132.888
	Coordinadores	39.974	34.155	45.110	60.467	42.021	(A)	43.552	42.999	44.028	43.759	47.887	58.023	50.782	(A)	47.170	50.802
	Técnicos	0	49.137	0	66.487	0	75.854	0	66.289	0	50.201	(A)	69.410	0	72.458	50.652	68.701
	Personal de apoyo	39.036	40.481	43.889	50.247	46.427	53.715	43.622	49.759	44.246	43.110	48.968	54.441	50.476	53.501	48.490	52.224
	Total	41.541	43.115	50.175	60.542	50.286	67.021	48.503	59.467	46.137	45.513	55.979	67.837	55.787	77.990	54.126	66.494
Brasil	Directivos y titulados	0	0	83.093	99.823	(A)	117.530	80.993	103.295	0	0	66.906	85.747	(A)	96.209	64.956	87.273
	Coordinadores	37.198	35.056	34.981	37.456	33.946	34.197	35.209	37.226	31.411	30.879	30.487	31.909	29.868	31.048	30.552	31.793
	Técnicos	6.676	6.706	7.088	7.069	7.714	7.188	7.102	7.031	5.856	5.813	5.972	6.025	5.837	5.897	5.947	5.978
	Personal de apoyo	7.541	10.557	12.571	16.087	12.114	18.501	11.235	14.623	6.813	9.372	10.668	13.424	11.963	14.676	9.492	12.403
	Total	10.699	9.905	21.729	23.698	15.776	34.648	19.110	22.378	8.835	9.087	17.335	19.756	15.758	23.670	15.377	18.236

^(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 la siguiente tabla "Remuneración media de los consejeros y directivos". Se ha tenido en cuenta a efectos de cálculo de remuneración media total.

^(C) Para España, se ha aplicado un incremento del 2,0%. Está pendiente de aplicación un incremento adicional del 0,5% vinculado a la variación del IPCA, según lo establecido en el Real Decreto-ley 4/2024, de 26 de junio, Capítulo II, Artículo 6.2.

La remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones y el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo

(GRI 2-19; 2-20; 2-21)

Las remuneraciones de los miembros del Consejo de Administración vienen reguladas por la Orden Comunicada del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas de fecha 8 de enero de 2013, 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, por la que se aprueban las cuantías máximas de las retribuciones por asistencia.

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 Capital⁴¹.

En 2024, la votación, con carácter consultivo, del Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros correspondiente al ejercicio 2023 contó con el apoyo de la práctica totalidad de la Junta General de Accionistas, con un porcentaje de voto a favor del 94,07%⁴²

Las tres sociedades de Aena en España (Aena SME SA, Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia SME, SA y Aena Desarrollo Internacional SME, SA, son sociedades mercantiles estatales que se encuentran sujetas a la normativa pública en materia de retribuciones.

La remuneración de la Alta Dirección, viene regulada en el Real Decreto 451/2012, de 5 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.

Se clasifican como Alta Dirección los miembros del Comité de Dirección Ejecutivo y el Director de Auditoría Interna de de Aena SME SA; el Director General de Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional Región de Murcia SME SA y el Director General de Aena Desarrollo Internacional SME SA.

Los únicos consejeros que tienen una vinculación profesional con Aena SME SA son los consejeros ejecutivos: el Presidente Consejero Delegado y el Vicepresidente Ejecutivo, que se encuentran vinculados, el primero, mediante contrato mercantil (como máximo responsable) y, el segundo, mediante el contrato de alta dirección.

⁴¹ 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.

⁴² La votación con carácter consultivo del Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros correspondiente al ejercicio 2023, contó con el apoyo de la práctica totalidad de la Junta General de Accionistas, con un porcentaje de voto a favor del 94,07% (96,79%, en el ejercicio correspondiente al año 2022).



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Retribución de Consejeros ^(A) (GRI 2-19; 2-20; 2-21)

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)	2023		2024	
	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 2024, se ingresaron las compensaciones percibidas por los Altos Cargos D. Maurici Lucena Betriu y D^a. Angélica Martínez Ortega.

Retribución de Alta Dirección (GRI 2-19; 2-20; 2-21)

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 (2,0% en el ejercicio 2024 y 3,5% en el ejercicio 2023). 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.	2023		2024	
	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino
	158.203,43 €	156.403,16 €	159.510 €	160.112 €
Total	1,1 %		(0,4) %	

Retribuciones percibidas por Consejeros y directivos ^(A) (GRI 2-19; 2-20; 2-21)

Honorarios de los consejeros ejecutivos (Presidente-Consejero Delegado y Vicepresidente Ejecutivo) 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):	2023		2024	
	Presidente-Consejero Delegado	Vicepresidente Ejecutivo	Presidente-Consejero Delegado	Vicepresidente Ejecutivo
La retribución básica (fija)	122.562,96 €	104.274,24 €	126.216 €	110.041,1 €
Las retribuciones complementarias que comprenden:				
Complemento de puesto	49.020,72 €	23.537,64 €	50.463,72 €	24.198,98 €
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 2023), y para el Vicepresidente Ejecutivo en un 25% sobre el 50% de los objetivos de empresa (25% sobre el 50% en 2023).	13.640,4 €	56.597,28 €	14.060,81 €	73.367,98 €
Otros conceptos	1.242,53 €	4.829,26 €	1.242,53 €	4.865,14 €
Total	186.466,61 €	189.238,42 €	191.983,06 €	212.473,2 €

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

En este cuadro se reflejan las retribuciones efectivamente percibidas en 2024, acorde con importes reflejados en Cuentas Anuales e IARC. Adicionalmente, el Presidente-Consejero Delegado y el Vicepresidente Ejecutivo (anterior Director General de Aeropuertos) han percibido 3.269 euros de dietas de viajes y 1.388 euros de primas de seguros (2023: 8.243 euros de dietas de viajes y 1.311 euros en primas de seguros).

**Número de horas de absentismo (personal propio) (GRI 403-9)**

	España		Reino Unido		Brasil	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Nº de horas perdidas por absentismo ^(A)	927.946	977.565	67.087	82.191	33.423	57.794
Masculino	513.019	534.824	37.701	44.328	17.290	24.127
Femenino	414.927	442.741	29.386	37.863	16.133	33.667
Índice de absentismo ^(B)	7,48	7,65	4,42	4,71	3,01	3,09
Masculino	6,66	6,79	3,95	4,12	2,37	2,00
Femenino	8,82	9,02	5,23	5,66	4,23	5,06

(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

Accidentalidad (personal propio) (GRI 403-9)

	España		Reino Unido		Brasil		Total Consolidado	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Accidentes (nº)	104	102	46	32	16	20	166	154
Hombre	72	66	18	16	10	13	100	95
Mujer	32	36	28	16	6	7	66	59
Con baja	55	54	10	11	12	14	77	79
Hombre	44	40	5	8	7	9	56	57
Mujer	11	14	5	3	5	5	21	22
Sin baja	49	48	36	21	4	6	89	75
Hombre	28	26	13	8	3	4	44	38
Mujer	21	22	23	13	1	2	45	37
Con fallecimiento	0	0	0	0	0	0	0	0
Hombre	0	0	0	0	0	0	0	0
Mujer	0	0	0	0	0	0	0	0
Leves	103	101	45	31	12	20	160	152
Hombre	71	66	17	15	7	13	95	94
Mujer	32	35	28	16	5	7	65	58
Graves	1	1	1	1	4	0	6	2
Hombre	1	0	1	1	3	0	5	1
Mujer	0	1	0	0	1	0	1	1
Tasa de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias	0,08	0,08	0,66	0,57	3,60	0,00	0,40	0,12
Tasa de lesiones por accidente laboral registrables	4,43	4,22	6,59	6,31	10,81	7,48	5,12	4,82
Tasa de fallecimientos	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Se consideran graves, todos aquellos accidentes que hayan tenido grandes consecuencias, sin incluir los fallecimientos.

- Tasa de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias = (Número de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias (sin incluir fallecimiento)) * 10⁶ / (Número de horas trabajadas).
- Tasa de lesiones por accidente laboral registrables = (Número de accidentes con baja x 10⁶) / (Número total de horas efectivamente trabajadas). Su cálculo es igual al Índice de Frecuencia.
- Tasa de fallecimientos = (Número de fallecimientos resultantes de una lesión por accidente laboral x 10⁶) / Número de horas trabajadas.

Accidentalidad (personal propio) (GRI 403-9)

	España		Reino Unido		Brasil		Total Consolidado	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Nº días perdidos	2.494	2.075	133	253	241	132	2.868	2.460
Hombre	2.228	1.576	83	220	166	94	2.477	1.890
Mujer	266	499	50	33	75	38	391	570
Tasa de días perdidos	201,05	162,30	87,70	145,03	217,08	70,51	190,80	149,98
Hombre	289,37	200,07	86,99	204,63	227,72	77,86	264,00	186,03
Mujer	56,53	101,67	88,92	49,30	196,74	57,16	69,22	91,31
Índice de incidencia de siniestralidad laboral	654,00	624,00	1.285,00	1.205,00	2.439,00	1.697,00	795,00	760,00
Hombre	836,00	744,00	1.057,00	1.476,00	2.188,00	1.698,00	924,00	884,00
Mujer	350,00	427,00	1.639,00	809,00	2.907,00	1.695,00	580,00	558,00
Índice de frecuencia	4,43	4,22	6,59	6,31	10,81	7,48	5,12	4,82
Hombre	5,71	5,08	5,24	7,44	9,60	7,45	5,97	5,61
Mujer	2,34	2,85	8,89	4,48	13,12	7,52	3,72	3,52
Índice de gravedad	0,20	0,16	0,09	0,15	0,22	0,07	0,19	0,15
Hombre	0,29	0,20	0,09	0,20	0,23	0,08	0,26	0,19
Mujer	0,06	0,10	0,09	0,05	0,20	0,06	0,07	0,09
Horas trabajadas	12.404.759,10	12.785.300,10	1.516.500,78	1.744.465,40	1.110.169,80	1.872.129,60	15.031.429,68	16.401.895,10
Hombre	7.699.431,08	7.877.358,53	954.172,61	1.075.108,48	728.951,40	1.207.287,00	9.382.555,09	10.159.754,01
Mujer	4.705.328,02	4.907.941,57	562.328,17	669.356,92	381.218,40	664.842,60	5.648.874,59	6.242.141,09

Para la confección del modelo de cálculo y categoría de accidente, se recurre a la doctrina del Instituto Nacional de Seguridad y Salud, órgano perteneciente al Ministerio de Trabajo y Economía Social de España. Tomando como objeto de mejora, el número de accidentes ocurridos durante la jornada de trabajo y estableciendo el índice de incidencia de siniestralidad como $[(\text{N}^\circ \text{ de accidentes de trabajo con baja durante la jornada de trabajo, (excluyendo los "in itinere")}) \times (100.000 \text{ trabajadores})] / (\text{Plantilla media acumulada})]$. Por esta razón, los resultados obtenidos no son comparativos con el marco CSRD, al incluir los sucedidos en "in itinere" con y sin baja médica.

- Tasa de días perdidos = $(\text{Total de casos de días perdidos personal propio} \times 10^5) / \text{Total horas trabajadas}$.
- Índice de incidencia de siniestralidad laboral. Valores actualizados $(\text{Número de accidentes} \times 1.000 \text{ trabajadores}) / \text{Plantilla media acumulada}$); 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 $\text{Número de accidentes} \times 100.000 \text{ trabajadores} / \text{Plantilla media acumulada}$.
- Índice de frecuencia = $(\text{Número de accidentes con baja} \times 10^5) / (\text{Número total de horas efectivamente trabajadas})$.
- Índice de gravedad = $(\text{N}^\circ \text{ jornadas no trabajadas por accidente de trabajo con baja} \times 10^3) / (\text{N}^\circ \text{ horas efectivamente trabajadas})$, o lo que es lo mismo Tasa días perdidos/1000.



Nº enfermedades profesionales por región declaradas por la mutua (personal propio) (GRI 403-10)

	España		Reino Unido		Brasil		Total	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Nº de fallecimientos por dolencia o enfermedad laboral	0	0	0	0	0	0	0	0
Masculino	0	0	0	0	0	0	0	0
Femenino	0	0	0	0	0	0	0	0
Nº casos de dolencias o enfermedades laborales	0	0	0	0	0	0	0	0
Masculino	0	0	0	0	0	0	0	0
Femenino	0	0	0	0	0	0	0	0

Principales datos de formación (GRI 404-1)

		2023				2024			
		España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Inversión en programas de formación y capacitación a empleados (€)		2.318.890,50 €	203.223,62 €	78.516,38 €	2.600.630,50 €	2.620.420,81 €	1.107.109,45 €	144.011,20 €	3.871.541,45 €
Inversión en formación por empleado (€)		272,75 €	249,66 €	98,76 €	257,21 €	300,71 €	1.172,79 €	169,23 €	368,40 €
Empleados que han recibido formación (%)	Femenino	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	96 %	100 %	100 %
	Masculino	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	95 %	100 %	100 %
	Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	96 %	100 %	100 %
Media de horas de formación al año por empleado (por sexo) ^(A)	Femenino	51,34	8,00	36,43	46,62	71,27	9,89	27,43	61,81
	Masculino	74,47	7,56	52,05	67,38	84,28	8,59	42,05	74,38
Media de horas de formación al año por empleado (por categoría profesional)	Alta dirección	52,13	-	-	52,13	49,65	-	-	49,65
	Directivos titulados	50,36	4,07	32,80	47,36	62,15	10,18	25,84	58,12
	Coordinadores	62,08	3,33	49,09	59,28	68,40	9,68	34,07	62,62
	Técnicos	75,97	4,03	64,83	74,47	89,42	3,78	44,50	85,56
	Personal de apoyo	49,10	9,22	32,42	29,04	96,01	9,34	32,70	43,95
Media de horas de formación al año por empleado	Total	65,73	7,73	46,69	59,56	79,36	9,13	36,69	69,60

^(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)

2024

Horas de formación	España			Reino Unido			Brasil			TOTAL		
	Formación online	Formación presencial	Total	Formación online	Formación presencial	Total	Formación online	Formación presencial	Total	Formación online	Formación presencial	Total
Masculino	311.046,90	145.755,10	456.802,00	3.423,50	1.307,90	4.731,40	17.679,00	4.984,00	22.663,00	332.149,40	152.047,00	484.196,40
Femenino	179.126,15	55.621,36	234.747,51	2.860,00	1.026,05	3.886,05	7.227,00	1.330,00	8.557,00	189.213,15	57.977,41	247.190,56
Total por sexo	490.173,05	201.376,46	691.549,51	6.283,50	2.333,95	8.617,45	24.906,00	6.314,00	31.220,00	521.362,55	210.024,41	731.386,96
Alta dirección	37,00	608,50	645,50	—	—	—	—	—	—	37,00	608,50	645,50
Directivos y titulados	101.633,25	48.448,16	150.081,41	266,00	1.373,30	1.639,30	1.131,00	471,00	1.602,00	103.030,25	50.292,46	153.322,71
Coordinadores	59.261,65	21.103,35	80.365,00	107,00	386,90	493,90	2.958,00	1.914,00	4.872,00	62.326,65	23.404,25	85.730,90
Técnicos	285.097,20	125.625,08	410.722,28	78,00	160,45	238,45	13.121,00	541,00	13.662,00	298.296,20	126.326,53	424.622,73
Personal de Apoyo	44.143,95	5.591,37	49.735,32	5.832,50	413,30	6.245,80	7.696,00	3.388,00	11.084,00	57.672,45	9.392,67	67.065,12
Total por categoría profesional	490.173,05	201.376,46	691.549,51	6.283,50	2.333,95	8.617,45	24.906,00	6.314,00	31.220,00	521.362,55	210.024,41	731.386,96

2023

Horas de formación	España			Reino Unido			Brasil			TOTAL		
	Formación online	Formación presencial	Total	Formación online	Formación presencial	Total	Formación online	Formación presencial	Total	Formación online	Formación presencial	Total
Masculino	256.150,23	137.703,23	393.853,46	1.034,50	2.692,00	3.726,50	20.718,90	6.452,00	27.170,90	277.903,63	146.847,23	424.750,86
Femenino	116.719,61	48.250,79	164.970,40	545,00	2.024,50	2.569,50	7.365,00	2.580,00	9.945,00	124.629,61	52.855,29	177.484,90
Total por sexo	372.869,84	185.954,02	558.823,86	1.579,50	4.716,50	6.296,00	28.083,90	9.032,00	37.115,90	402.533,24	199.702,52	602.235,76
Alta dirección	76,00	549,50	625,50	—	—	—	—	—	—	76,00	549,50	625,50
Directivos y titulados	67.678,13	41.601,96	109.280,09	341,50	187,50	529,00	1.681,10	287,00	1.968,10	69.700,73	42.076,46	111.777,19
Coordinadores	52.098,14	24.509,28	76.607,42	102,50	30,50	133,00	3.402,95	2.439,00	5.841,95	55.603,59	26.978,78	82.582,37
Técnicos	233.430,37	113.154,28	346.584,65	187,50	46,50	234,00	15.613,65	3.057,00	18.670,65	249.231,52	116.257,78	365.489,30
Personal de Apoyo	19.587,20	6.139,00	25.726,20	948,00	4.452,00	5.400,00	7.386,20	3.249,00	10.635,20	27.921,40	13.840,00	41.761,40
Total por categoría profesional	372.869,84	185.954,02	558.823,86	1.579,50	4.716,50	6.296,00	28.083,90	9.032,00	37.115,90	402.533,24	199.702,52	602.235,76



Información fiscal

(GRI 201-4, 207-4)

La contribución fiscal⁴³ del Grupo Aena en el ejercicio 2024 es el siguiente:

Indicadores en materia fiscal (M€) (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
2024									
España	(9,0)	2.391,5	230,7	27,4	-	20,6	373,4	544,3	236,1
Reino Unido	0,0	102,0	7,1	(6,7)	-	-	25,8	24,8	8,8
Brasil	0,0	49,3	12,2	28,3	-	-	6,1	14,6	2,8
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

⁴³ 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.

6. Índice de Contenidos Ley 11/20218 vs CSRD vs GRI

El Grupo Aena ha elaborado el Informe de Sostenibilidad 2024 en cumplimiento con los requisitos de divulgación de información no financiera establecidos por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre. Este informe se ha desarrollado utilizando como marco de referencia las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (NEIS), definidas por la Directiva Europea de Reporte de Sostenibilidad, conocida como *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD). Además, para dar respuesta a los requerimientos de la Ley 11/2018 que no están explícitamente cubiertos por las NEIS, se han empleado los indicadores de la *Global Reporting Initiative* (GRI).

Ámbitos	Materialidad	Referencias (NEIS)	Referencias (GRI)	Página
Modelo de negocio	Sí	NEIS 2 GOV-1 NEIS 2 GOV-2 NEIS 2 SBM-1 NEIS 2 SBM-2 NEIS 2 SBM-3		9, 19, 35, 45, 50
	Sí	E1-2		99
	Sí	E2-1		128
	Sí	E3-1		137
	Sí	E4-2 y E4-4		154, 156
	Sí	E5-1		159
	Sí	S1-1		180
	Sí	S2-1		214
	Sí	S3-1		223
	Sí	S4-1		242
Sí	G1-1		267	
Principales riesgos e impactos identificados	Sí	NEIS 2 GOV-5		25
	Sí	NEIS 2 IRO-1 NEIS 2 IRO-2 NEIS 2 SBM-3		51, 56, 50
Cuestiones medioambientales				
Ámbitos				
Gestión medioambiental	Sí	E1-9, E2-6, E3-5, E4-6, E5-6, NEIS 2 IRO-1		125, 135, 148, 157, 167, 51
	Sí	E1-3, E2-2, E3-2, E4-3, E5-2		100, 130, 138, 155, 159
	Sí	E1-3, E2-2, E3-2, E4-3, E5-2		100, 130, 138, 155, 159
	Sí	E1-3, E2-2, E3-2, E4-3, E5-2		100, 130, 138, 155, 159



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Ámbitos		Materialidad	Referencias (NEIS)	Referencias (GRI)	Página
Contaminación	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono que afectan gravemente el medio ambiente (incluye también ruido y contaminación lumínica)	Sí	E2-2 E2-3 S3-4		130, 131, 227
Economía circular y prevención y gestión de residuos	Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	Sí	E5-2		159
	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	No	-		No material
Uso sostenible de los recursos	Consumo de agua y el suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	Sí	E3-4		142
	Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso	No	-		No material. Como empresa prestadora de servicios aeroportuarios el consumo de materias primas no es relevante en la cadena de valor del Grupo Aena
	Consumo , directo e indirecto, de energía	Sí	E1-5		110
	Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética	Sí	E1-3		100
	Uso de energías renovables	Sí	E1-5		87
Cambio climático	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas	Sí	E1-4 y E1-6		105, 117
	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	Sí	E1-1, E1-3		91, 100
	Metas de reducción establecidas voluntariamente	Sí	E1-1, E1-4		91, 105
Protección de la biodiversidad	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	Sí	E4-3		155
	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas	Sí	E4-5		157
Cuestiones sociales y relativas al personal					
Ámbitos					
Empleo	Número total y distribución de empleados por género, edad, país y categoría profesional	Sí	S1-6 y S1-9	GRI 2-7	184, 201, 281
	Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo	Sí	S1-6	GRI 405-1	184, 281



NEIS 2: Información general

E1: Cambio climático

E2: Contaminación

E3: Recursos hídricos y marinos

E4: Biodiversidad y ecosistemas

E5: Uso de los recursos y economía circular

S1: Trabajadores propios

S2: Trabajadores de la cadena de valor

S3: Colectivos afectados

S4: Consumidores y usuarios finales

G1: Conducta empresarial

Ley 11/2018

	Ámbitos	Materialidad	Referencias (NEIS)	Referencias (GRI)	Página
Empleo	Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por género, edad y categoría profesional	Sí	S1-6	GRI 2-7	184, 281
	Número de despidos por género, edad y categoría profesional	Sí	S1-6	GRI 401-1	184, 281
	Brecha salarial	Sí	S1-16		202
	Remuneración media por género, edad y categoría profesional	Sí	S1-16	GRI 405-2	202, 281
	Remuneración media de los Consejeros por género	Sí	S1-16	GRI 2-19 GRI 2-20 GRI 2-21	202, 281
	Remuneración media de los directivos por género	Sí	S1-16		202, 281
	Implantación de políticas de desconexión laboral	Sí	S1-1		180
	Empleados por discapacidad	Sí	S1-12		201
Organización del trabajo	Organización del tiempo de trabajo	Sí	S1-1		180
	Número de horas de absentismo	Sí	S1-14	GRI 403-9	210, 281
	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores	Sí	S1-4, S1-15		183, 195
Salud y seguridad	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	Sí	S1-14		210
	Número de accidentes de trabajo y enfermedades laborales	Sí	S1-14		210
	Número de accidentes de trabajo y enfermedades laborales por género, tasa de frecuencia y gravedad por género	Sí		GRI 403-9	281
Relaciones sociales	Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos	Sí	S1-2		174
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	Sí	S1-8		192
	Balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo	Sí	S1-8		192
	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.	Sí	S1-3		178



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Ámbitos	Materialidad	Referencias (NEIS)	Referencias (GRI)	Página
Formación	Políticas implementadas en el campo de la formación	Sí	S1-1	180
	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales	Sí		GRI 404-1 206, 281
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad				
Igualdad	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	Sí	S1-4, S1-5, S1-9	183, 184, 201
	Planes de igualdad medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de género	Sí	S1-1, S1-4, S1-9	GRI 405 180, 183, 201, 281
	Integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad	Sí	S1-4, S1-12	183, 201
	Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	Sí	S1-1	180
Información sobre el respeto de los derechos humanos				
Ámbito				
	Aplicación de procedimientos de debida diligencia en materia de derechos humanos	Sí	NEIS 2 GOV-4	23
	Prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos	Sí	S1-4, S1-3, S2-4, S3-4, S4-4	183, 178, 218, 227, 248
	Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	Sí	S1-17	211
	Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la OIT relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva, la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio y la abolición efectiva del trabajo infantil	Sí	S1-1, S2-1	180, 214



NEIS 2: Información general	E1: Cambio climático	E2: Contaminación	E3: Recursos hídricos y marinos
E4: Biodiversidad y ecosistemas	E5: Uso de los recursos y economía circular	S1: Trabajadores propios	S2: Trabajadores de la cadena de valor
S3: Colectivos afectados	S4: Consumidores y usuarios finales	G1: Conducta empresarial	Ley 11/2018

Ámbitos	Materialidad	Referencias (NEIS)	Referencias (GRI)	Página
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	Sí	G1-3		273
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	Sí	G1-3		273
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	Sí	Nota: S3-4 Relación con IROs	GRI 2-28 GRI 201-1	227, 281
Enfoques de gestión				
Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible	Impacto de la actividad de la Sociedad en el empleo y el desarrollo local	Sí	NEIS 2 SBM-3 S3-2	50, 224
	Impacto de la actividad de la Sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	Sí	NEIS 2 SBM-3 S3-2	50, 224
	Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos	Sí	S3-2	224
	Acciones de asociación o patrocinio	Sí	Nota: S3-4 Relación con IROs	GRI 2-28 GRI 201-1 GRI 413-1
Subcontratación y proveedores	Inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	Sí	S2-1, G1-2	214, 275
	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	Sí	G1-2	275
	Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas	Sí	Nota: S4-4 Relación con IROs	GRI 308 GRI414-2
Consumidores	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	Sí	S4-4, S4-5	248, 251
	Sistemas de reclamación	Sí	S4-3	245
	Quejas recibidas y resolución de las mismas	Sí	S4-3	245
Información fiscal	Beneficios obtenidos país por país			GRI 207-4
	Impuestos sobre beneficios pagados	Sí		GRI 207-4
	Subvenciones públicas recibidas			GRI 201-4

Apéndices

NEIS 1 - 29, NEIS 2 -2 a)

NEIS 2 - Apéndice B:

Lista de puntos de datos (DPs) incluidos en normas transversales y en normas temáticas derivados de otra legislación de la UE

La siguiente tabla detalla los aspectos derivados de diversas normativas de la UE incluidas en el Apéndice B del NEIS 2. Además, la tabla señala la ubicación de estos datos dentro del presente informe e identifica aquellos puntos que han sido evaluados como no materiales.

Requisito de divulgación y punto de datos conexo	Referencia del Reglamento sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros	Referencia del pilar	Referencia del Reglamento sobre los índices de referencia	Referencia de la Legislación Europea sobre el Clima	Página / Relevancia
NEIS 2 GOV-1 Diversidad de género del consejo de administración apartado 21, letra d)	Indicador n.o 13 del cuadro 1 del anexo 1		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816 de la Comisión(5), anexo II		9
NEIS 2 GOV-1	No		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II		9
NEIS 2 GOV-4 Declaración de debida diligencia apartado 30	Indicador n.o 10 del cuadro 3 del anexo 1				23
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relativas a combustibles fósiles apartado 40, letra d), inciso i)	Indicador n.o 4 del cuadro 1 del anexo 1	Artículo 449 bis del Reglamento (UE) n.o 575/2013; Reglamento de Ejecución (UE) 2022/2453 de la Comisión(6), cuadro 1: Información cualitativa sobre el riesgo ambiental y cuadro 2: Información cualitativa sobre el riesgo social	Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II		35
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relacionadas con la producción de sustancias químicas apartado 40, letra d), inciso ii)	Indicador n.o 9 del cuadro 2 del anexo 1		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II		35
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relacionadas con armas controvertidas apartado 40, letra d), inciso iii)	Indicador n.o 14 del cuadro 1 del anexo 1		Reglamento Delegado (UE) 2020/1818(7), artículo 12, apartado 1 Reglamento Delegado (UE) 2020		35
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relacionadas con el cultivo y la producción de tabaco apartado 40, letra d), inciso iv)			Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 12, apartado 1 Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II	No	35
NEIS E1-1 Plan de transición para alcanzar la neutralidad climática para 2050 apartado 14				Reglamento (UE)2021/1119, artículo 2, apartado 1	91
NEIS E1-1 Empresas excluidas de los índices de referencia armonizados con el Acuerdo de París apartado 16, letra g)		Artículo 449, letra a), del Reglamento (UE) n.o 575/2013; Reglamento de Ejecución (UE) 2022/2453 de la Comisión, plantilla 1: Cartera bancaria – Riesgo de transición ligado al cambio climático: calidad crediticia de las exposiciones por sector, emisiones y vencimiento residual	Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 12, apartado 1, letras d) a g), y artículo 12, apartado 2		91

Requisito de divulgación y punto de datos conexo	Referencia del Reglamento sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros	Referencia del pilar	Referencia del Reglamento sobre los índices de referencia	Referencia de la Legislación Europea sobre el Clima	Página / Relevancia
NEIS E1-4 Metas de reducción de las emisiones de GEI apartado 34	Indicador n.o 4 del cuadro 2 del anexo 1	Artículo 449, letra a), del Reglamento (UE) n.o 575/2013; Reglamento de Ejecución (UE) 2022/2453 de la Comisión, plantilla 3: Cartera bancaria – Riesgo de transición ligado al cambio climático: parámetros de armonización	Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 6		105
NEIS E1-5 Consumo de energía a partir de fósiles no renovables, desagregado por fuentes (solo sectores con alto impacto climático) apartado 38	Indicador n.o 5 del cuadro 1 e indicador n.o 5 del cuadro 2 del anexo 1				110
NEIS E1-5 Consumo y combinación energéticos apartado 37	Indicador n.o 5 del cuadro 1 del anexo 1				110
NEIS E1-5 Intensidad energética relacionada con actividades en sectores con alto impacto climático apartados 40 a 43	Indicador n.o 6 del cuadro 1 del anexo 1				110
NEIS E1-6 Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales apartado 44	Indicadores n.os 1 y 2 del cuadro 1 del anexo 1	Artículo 449 bis; Reglamento (UE) n.o 575/2013; Reglamento de Ejecución (UE) 2022/2453 de la Comisión, plantilla 1: Cartera bancaria – Riesgo de transición ligado al cambio climático: calidad crediticia de las exposiciones por sector, emisiones y vencimiento residual	Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 5, apartado 1, y artículos 6 y 8, apartado 1		117
NEIS E1-6 Intensidad de emisiones brutas de GEI apartados 53 a 55	Indicador n.o 3 del cuadro 1 del anexo 1	Artículo 449 bis del Reglamento (UE) n.o 575/2013; Reglamento de Ejecución (UE) 2022/2453 de la Comisión, plantilla 3: Cartera bancaria – Riesgo de transición ligado al cambio climático: parámetros de armonización	Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 8, apartado 1		117
NEIS E1-7 Absorciones de GEI y créditos de carbono apartado 56				Reglamento (UE) 2021/1119, artículo 2, apartado 1	125
NEIS E1-9 Exposición de la cartera de referencia a riesgos físicos relacionados con el clima apartado 66			Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, anexo II Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II		125
NEIS E1-9 Desagregación de los importes monetarios por riesgos físicos agudos y crónicos apartado 66, letra a) NEIS E1-9 Ubicación de los activos importantes expuestos a riesgos físicos significativos apartado 66, letra c).		Artículo 449 bis del Reglamento (UE) n.o 575/2013; Reglamento de Ejecución (UE) 2022/2453 de la Comisión, apartados 46 y 47; Plantilla 5. Cartera bancaria. Riesgo físico ligado al cambio climático: exposiciones sujetas al riesgo físico.			125
NEIS E1-9 Desglose del valor contable de sus activos inmobiliarios por eficiencia energética energética apartado 67, letra c).		Artículo 449 bis del Reglamento (UE) n.o 575/2013; Reglamento de Ejecución (UE) 2022/2453 de la Comisión, apartado 34; plantilla 2: Cartera bancaria - Riesgo de transición ligado al cambio climático: préstamos garantizados por garantías reales consistentes en bienes inmuebles — Eficiencia energética de las garantías reales			125
NEIS E1-9 Grado de exposición de la cartera a oportunidades relacionadas con el clima apartado 69			Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, anexo II		125

Requisito de divulgación y punto de datos conexo	Referencia del Reglamento sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros	Referencia del pilar	Referencia del Reglamento sobre los índices de referencia	Referencia de la Legislación Europea sobre el Clima	Página / Relevancia
NEIS E2-4 Cantidad de cada contaminante enumerado en el anexo II del Reglamento PRTR europeo (Registro europeo de emisiones y transferencias de contaminantes) emitido al aire, al agua y al suelo, apartado 28	Indicador n.o 8 del cuadro 1 del anexo 1, indicador n.o 2 del cuadro 2 del anexo 1, indicador n.o 1 del cuadro 2 del anexo 1, indicador n.o 3 del cuadro 2 del anexo 1				133
NEIS E3-1 Recursos hídricos y marinos apartado 9	Indicador n.o 7 del cuadro 2 del anexo 1				137
NEIS E3-1 Políticas específicas apartado 13	Indicador n.o 8 del cuadro 2 del anexo 1				137
NEIS E3-1 Gestión sostenible de los océanos y mares apartado 14	Indicador n.o 12 del cuadro 2 del anexo 1				137
NEIS E3-4 Total de agua reciclada y reutilizada, apartado 28, letra c)	Indicador n.o 6.2 del cuadro 2 del anexo 1				142
NEIS E3-4 Consumo total de agua en m3 por ingresos netos de las operaciones propias apartado 29	Indicador n.o 6.1 del cuadro 2 del anexo 1				142
NEIS 2 - IRO 1 - E4 apartado 16, letra a), inciso i)	Indicador n.o 7 del cuadro 1 del anexo 1				150
NEIS 2 - IRO 1 - E4 apartado 16, letra b)	Indicador n.o 10 del cuadro 2 del anexo 1				150
NEIS 2 - IRO 1 - E4 apartado 16, letra c)	Indicador n.o 14 del cuadro 2 del anexo 1				150
NEIS E4-2 Prácticas o políticas agrarias o de uso de la tierra sostenibles apartado 24, letra b)	Indicador n.o 11 del cuadro 2 del anexo 1				154
NEIS E4-2 Prácticas o políticas marinas u oceánicas sostenibles apartado 24, letra c)	Indicador n.o 12 del cuadro 2 del anexo 1				154
NEIS E4-2 Políticas para hacer frente a la deforestación apartado 24, letra d)	Indicador n.o 15 del cuadro 2 del anexo 1				154
NEIS E5-5 Residuos no reciclados apartado 37, letra d)	Indicador n.o 13 del cuadro 2 del anexo 1				163
NEIS E5-5 Residuos peligrosos y residuos radioactivos apartado 39	Indicador n.o 9 del cuadro 1 del anexo 1				163
NEIS 2 - SBM3 - S1 Riesgo de casos de trabajo forzoso apartado 14, letra f)	Indicador n.o 13 del cuadro 3 del anexo I				172
NEIS 2 - SBM3 - S1 Riesgo de casos de trabajo infantil apartado 14, letra g)	Indicador n.o 12 del cuadro 3 del anexo I				172
NEIS S1-1 Compromisos políticos en materia de derechos humanos apartado 20	Indicador n.o 9 del cuadro 3 e indicador n.o 11 del cuadro 1 del anexo I				180
NEIS S1-1 Políticas de debida diligencia respecto de las cuestiones a que se refieren los convenios fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo apartado 21			Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II		180
NEIS S1-1 Procesos y medidas de prevención de trata de seres humanos apartado 22	Indicador n.o 11 del cuadro 3 del anexo I				180
NEIS S1-1 Políticas de prevención o sistema de gestión de accidentes en el lugar de trabajo apartado 23	Indicador n.o 1 del cuadro 3 del anexo I				180
NEIS S1-3 Mecanismos de gestión de reclamaciones o quejas apartado 32, letra c)	Indicador n.o 5 del cuadro 3 del anexo I				178
NEIS S1-14 Número de víctimas mortales y número y tasa de accidentes laborales apartado 88, letras b) y c)	Indicador n.o 2 del cuadro 3 del anexo I		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II		210

Requisito de divulgación y punto de datos conexo	Referencia del Reglamento sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros	Referencia del pilar	Referencia del Reglamento sobre los índices de referencia	Referencia de la Legislación Europea sobre el Clima	Página / Relevancia
NEIS S1-14 Número de días perdidos por lesiones, accidentes, muertes o enfermedad apartado 88, letra e)	Indicador n.o 3 del cuadro 3 del anexo I				210
NEIS S1-16 Brecha salarial entre hombres y mujeres, sin ajustar apartado 97, letra a)	Indicador n.o 12 del cuadro 1 del anexo I		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II		202
NEIS S1-16 Brecha salarial excesiva entre el director ejecutivo y los trabajadores apartado 97, letra b)	Indicador n.o 8 del cuadro 3 del anexo I				202
NEIS S1-17 Casos de discriminación apartado 103, letra a)	Indicador n.o 7 del cuadro 3 del anexo I				211
NEIS S1-17. Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos y las Líneas Directrices de la OCDE apartado 104, letra a)	Indicador n.o 10 del cuadro 1 e indicador n.o 14 del cuadro 3 del anexo I		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 12, apartado 1		211
NEIS 2 - SBM3 - S2 Riesgo importante de trabajo infantil o trabajo forzoso en la cadena de valor apartado 11, letra b)	Indicadores n.os 12 y 13 del cuadro 3 del anexo I				212
NEIS S2-1 Compromisos políticos en materia de derechos humanos apartado 17	Indicador n.o 9 del cuadro 3 e indicador n.o 11 del cuadro 1 del anexo 1				214
NEIS S2-1 Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de calor apartado 18	Indicadores n.os 11 y 4 del cuadro 3 del anexo 1				214
NEIS S1-1. Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos y las Líneas Directrices de la OCDE apartado 19	Indicador n.o 10 del cuadro 1 del anexo 1		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 12, apartado 1		214
NEIS S2-1 Políticas de debida diligencia respecto de las cuestiones a que se refieren los convenios fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo apartado 19			Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II		214
NEIS S2-4 Problemas e incidentes de derechos humanos relacionados con las fases anteriores y posteriores de su cadena de valor apartado 36	Indicador n.o 14 del cuadro 3 del anexo 1				218
NEIS S3-1 Compromisos políticos en materia de derechos humanos apartado 16	Indicador n.o 9 del cuadro 3 e indicador n.o 11 del cuadro 1 del anexo 1				223
NEIS S3-1 Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos, los principios de la OIT y las Líneas Directrices de la OCDE apartado 17	Indicador n.o 10 del cuadro 1 del anexo 1		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 12, apartado 1		223
NEIS S3-4 Problemas e incidentes de derechos humanos apartado 36	Indicador n.o 14 del cuadro 3 del anexo 1				227
NEIS S4-1 Políticas relacionadas con los consumidores y los usuarios finales apartado 16	Indicador n.o 9 del cuadro 3 e indicador n.o 11 del cuadro 1 del anexo 1				242
NEIS S4-1 Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos y las Líneas Directrices de la OCDE apartado 17	Indicador n.o 10 del cuadro 1 del anexo 1		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 12, apartado 1		242
NEIS S4-4 Problemas e incidentes de derechos humanos apartado 35	Indicador n.o 14 del cuadro 3 del anexo 1				248
NEIS G1-1 Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción apartado 10, letra b)	Indicador n.o 15 del cuadro 3 del anexo 1				267

Requisito de divulgación y punto de datos conexo	Referencia del Reglamento sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros	Referencia del pilar	Referencia del Reglamento sobre los índices de referencia	Referencia de la Legislación Europea sobre el Clima	Página / Relevancia
NEIS G1-1 Protección de los denunciantes apartado 10, letra d)	Indicador n.o 6 del cuadro 3 del anexo 1				267
NEIS G1-4 Multas por infringir las leyes de lucha contra la corrupción y el soborno, apartado 24, letra a)	Indicador n.o 17 del cuadro 3 del anexo 1		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II		273
NEIS G1-4 Normas de lucha contra la corrupción y el soborno apartado 24, letra b)	Indicador n.o 16 del cuadro 3 del anexo 1				273

NEIS 2 Apéndice C:

Requisitos de divulgación aplicación establecidos en las NEIS temáticas que son aplicables conjuntamente con la NEIS 2. Información general

Este apéndice forma parte de la NEIS 2 y tiene la misma autoridad que las demás partes de la Norma. El siguiente cuadro resume los requisitos establecidos en las NEIS temáticas que deben tenerse en cuenta a la hora de divulgar información con arreglo a los requisitos de divulgación establecidos en la NEIS 2.

NEIS 2: Requisito de divulgación	Apartado de las NEIS relacionado	Doble Materialidad Si / No	Página
GOV-1 El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión	NEIS G1. Conducta empresarial (apartado 5)	Si	264
GOV-3: Integración del rendimiento relacionado con sostenibilidad en sistemas de incentivos	NEIS E1. Cambio climático (apartado 13)	Si	91
SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas	NEIS S1. Personal propio (apartado 12) NEIS S2. Trabajadores de la cadena de valor (apartado 9) NEIS S3. Colectivos afectados (apartado 7) NEIS S4. Consumidores y usuarios finales (apartado 8)	Si	172 , 212 , 220 , 237
SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	NEIS E1. Cambio climático (apartados 18 y 19) NEIS E4. Biodiversidad y ecosistemas (apartado 16) NEIS S1. Personal propio (apartado 13 a 16) NEIS S2. Trabajadores de la cadena de valor (apartados 10 a 13) NEIS S3. Colectivos afectados (apartados 8 a 11) NEIS S4. Consumidores y usuarios finales (apartados 9 a 12)	Si	92 , 150 , 172 , 212 , 220 , 237
IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	NEIS E1. Cambio climático (apartados 20 y 21) NEIS E2. Contaminación (apartado 11) NEIS E3. Recursos hídricos y marinos (apartado 8) NEIS E4. Biodiversidad y ecosistemas (apartados 17 y 19) NEIS E5. Uso de los recursos y economía circular (apartado 11) NEIS G1. Conducta empresarial (apartado 6)	Si	94 , 127 , 137 , 150 , 159 , 266



AENA S.M.E, S.A. y sociedades dependientes

Informe de Verificación limitada emitido por un
verificador sobre el Estado de Información no
Financiera (EINF) Consolidado e Información
sobre Sostenibilidad

31 de diciembre de 2024



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

Informe de Verificación limitada emitido por un verificador sobre el Estado de Información no Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad de AENA S.M.E, S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2024

A los accionistas de AENA S.M.E, S.A.

Conclusión de verificación limitada

De acuerdo con el artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación limitada del Estado de Información No Financiera Consolidado adjunto (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2024 de AENA S.M.E, S.A. (en adelante la entidad) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo) que forma parte del informe de gestión consolidado del Grupo.

El contenido del EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera, en concreto incluye la Información sobre Sostenibilidad preparada por el Grupo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024 (en adelante, la información sobre sostenibilidad) siguiendo lo establecido en la Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, sobre Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad (CSRD, por sus siglas en inglés). Dicha información sobre sostenibilidad también ha sido objeto de verificación limitada.

Basándonos en los procedimientos realizados y en las evidencias que hemos obtenido, no ha llegado a nuestro conocimiento ninguna cuestión que nos lleve a pensar que:

- a) el Estado de Información no Financiera del Grupo correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios seleccionados de las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (NEIS o ESRS, por sus siglas en inglés), así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "6. Índice de Contenidos Ley 11/20218 vs CSRD vs GRI" del citado Estado;
- b) la información sobre sostenibilidad en su conjunto no ha sido preparada, en todos los aspectos significativos, de conformidad con el marco de información sobre sostenibilidad aplicado por el Grupo y que se identifica en la nota "BP-1: Base general para la elaboración del informe sobre sostenibilidad" adjunta, incluyendo:
 - Que la descripción proporcionada del proceso para identificar la información sobre sostenibilidad incluida en la nota "IRO-1: Descripción del proceso para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales" es coherente con el proceso implantado y que permite identificar la información material a ser revelada según las prescripciones de las NEIS.

- El cumplimiento de las NEIS.
- El cumplimiento de los requisitos de divulgación, incluidos en la subsección “Taxonomía de finanzas sostenibles” de la sección sobre medio ambiente de la información sobre sostenibilidad con lo establecido en el artículo 8 del 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.

Fundamento de la conclusión

Hemos realizado nuestro encargo de verificación limitada de conformidad con las normas profesionales de general aceptación aplicables en España y específicamente con las pautas de actuación contenidas en las Guías de Actuación 47 Revisada y 56 emitidas por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España sobre encargos de verificación de información no financiera y considerando el contenido de la nota publicada por el ICAC en fecha 18 de diciembre de 2024 (en adelante, normas profesionales de general aceptación).

La extensión de los procedimientos aplicados en un encargo de verificación limitada es menor en comparación con los que se requieren en un encargo de verificación razonable. En consecuencia, el grado de seguridad que se obtiene en un encargo de verificación limitada es menor que el grado de seguridad que se hubiera obtenido si se hubiera realizado un encargo de seguridad razonable.

Nuestras responsabilidades de acuerdo con dicha normativa se describen con más detalle en la sección *Responsabilidades del verificador* de nuestro informe.

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluidas las normas internacionales de independencia) del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (Código de ética 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 se diseñe, implante y opere un sistema de gestión de la calidad que incluya políticas y procedimientos relativos al cumplimiento de los requerimientos de ética, normas profesionales y requerimientos legales y reglamentarios aplicables.

Consideramos que la evidencia que hemos obtenido es suficiente y adecuada para proporcionar una base sobre la que sustentar nuestra conclusión.

Otras cuestiones

Con fecha 27 de febrero de 2024 otros verificadores emitieron su informe de verificación independiente del Estado de Información no Financiera Consolidado de AENA S.M.E, S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2023 en el que expresaron una conclusión favorable.

Responsabilidades de los administradores

La formulación del EINF incluido en el informe de gestión consolidado del Grupo, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de AENA S.M.E, S.A. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de las NEIS seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "6. Índice de Contenidos Ley 11/2021 vs CSRD vs GRI" del citado Estado.

Esta responsabilidad incluye asimismo el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el EINF esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los administradores de AENA S.M.E, S.A. son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINF.

En relación con la información sobre sostenibilidad, los administradores de la entidad son responsables de desarrollar e implantar un proceso para identificar la información que se debe incluir en la información sobre sostenibilidad de conformidad con el contenido de la CSRD, de las NEIS y con lo establecido en el artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020 y de divulgar información sobre este proceso en la propia información sobre sostenibilidad en la nota "IRO-1: Descripción del proceso para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales". Dicha responsabilidad incluye:

- conocer el contexto en el que se desarrollan las actividades y relaciones de negocio del Grupo, así como sus grupos de interés, en relación con los impactos que tiene el Grupo sobre las personas y el medio ambiente;
- identificar los impactos reales y potenciales (tanto negativos como positivos), así como los riesgos y oportunidades que podrían afectar, o de los que razonablemente se podría esperar que afecten, a la situación financiera, los resultados financieros, los flujos de efectivo, el acceso a la financiación o el coste de capital del Grupo en el corto, medio o largo plazo;
- evaluar la materialidad de los impactos, riesgos y oportunidades identificados;
- realizar hipótesis y estimaciones que sean razonables en función de las circunstancias.

Los administradores son asimismo responsables de la preparación de la información sobre sostenibilidad, que incluya la información identificada por el proceso, de conformidad con el marco de información sobre sostenibilidad aplicado, incluyendo el cumplimiento de la CSRD, el cumplimiento de las NEIS y el cumplimiento de los requisitos de divulgación, incluidos en la subsección "Taxonomía de finanzas sostenibles" de la sección sobre medio ambiente de la información sobre sostenibilidad con el artículo 8 del 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.



Esta responsabilidad incluye:

- Diseñar, implantar y mantener el control interno que los administradores consideren relevante para permitir la preparación de la información sobre sostenibilidad que esté libre de incorrecciones materiales, debidas a fraude o error.
- Seleccionar y aplicar métodos apropiados para la presentación de información sobre sostenibilidad y la realización de asunciones y estimaciones que sean razonables, considerando las circunstancias, sobre las divulgaciones específicas.

Limitaciones inherentes en la preparación de la información

De acuerdo con las NEIS, los administradores de la entidad están obligados a preparar información prospectiva sobre la base de asunciones e hipótesis, que han de incluirse en la información sobre sostenibilidad, acerca de hechos que pueden ocurrir en el futuro, así como posibles acciones futuras que, en su caso, podría tomar el Grupo. El resultado real puede diferir de forma significativa del estimado, ya que se refiere al futuro y los acontecimientos futuros frecuentemente no ocurren como se esperaba.

Para determinar las revelaciones de la información sobre sostenibilidad, los administradores de la entidad interpretan términos legales y de otro tipo que no se encuentran claramente definidos que pueden ser interpretados de forma diferente por otras personas, incluyendo la conformidad legal de dichas interpretaciones y, en consecuencia, están sujetas a incertidumbre.

Responsabilidades del verificador

Nuestros objetivos son planificar y realizar el encargo de verificación con el fin de obtener una seguridad limitada sobre si el EINF y la información sobre sostenibilidad están libres de incorrección material, ya sea debida a fraude o error, y emitir un informe de verificación limitada que contiene nuestras conclusiones al respecto. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influirán en las decisiones que los usuarios toman basándose en esta información.

Como parte de un encargo de verificación limitada, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante todo el encargo. También:

- Diseñamos y aplicamos procedimientos para evaluar si el proceso para identificar la información que se incluye tanto en el EINF como en la información sobre sostenibilidad es congruente con la descripción del proceso seguido por el Grupo y permite, en su caso, identificar la información material a ser revelada según las prescripciones de las NEIS.
- Aplicamos procedimientos sobre el riesgo, incluido obtener un conocimiento de los controles internos relevantes para el encargo con el fin de identificar la información a revelar en la que es más probable que surjan incorrecciones materiales, debido a fraude o error, pero no con la finalidad de proporcionar una conclusión acerca de la eficacia del control interno del Grupo.
- Diseñamos y aplicamos procedimientos que responden a las divulgaciones contenidas tanto en el EINF como en la información sobre sostenibilidad en las que es probable que surjan incorrecciones materiales. 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 intencionalmente erróneas o la elusión del control interno.

Resumen del trabajo realizado

Un encargo de verificación limitada incluye la realización de procedimientos para obtener evidencia que sirva de base para nuestras conclusiones. La naturaleza, momento de realización y extensión de los procedimientos seleccionados depende del juicio profesional, incluida la identificación de la información a revelar en que es probable que surjan incorrecciones materiales, debido a fraude o error, en el EINF y en la información sobre sostenibilidad.

Nuestro trabajo ha consistido en indagaciones ante la dirección, así como a las diversas unidades y componentes del Grupo que han participado en la elaboración del EINF e información sobre sostenibilidad, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el EINF e información sobre sostenibilidad y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo, que se describen a continuación:

En relación con el proceso de verificación del EINF:

- Reuniones con el personal del Grupo para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2024 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en el apartado "IRO-1: Descripción del proceso para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales", considerando contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2024.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación con los aspectos materiales presentados en el EINF del ejercicio 2024.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2024 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.

En relación con el proceso de verificación de la información sobre sostenibilidad:

- Realización de indagaciones ante el personal del Grupo:
 - para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con estas cuestiones y obtener información necesaria para la revisión externa.
 - con el fin de conocer el origen de la información utilizada por la dirección (por ejemplo, la interacción con los grupos de interés, los planes de negocio y los documentos de estrategia); y la revisión de la documentación interna del Grupo sobre su proceso.

- Obtención, a través de indagaciones ante el personal del Grupo, del conocimiento de los procesos de la entidad de recopilación, validación y presentación de información relevantes para la elaboración de su información sobre sostenibilidad.
- Evaluación de la concordancia de la evidencia obtenida de nuestros procedimientos sobre el proceso implantado por el Grupo para la determinación de la información que debe incluirse en la información sobre sostenibilidad con la descripción del proceso incluida en dicha información, así como evaluación de si el citado proceso implantado por el Grupo permite identificar la información material a ser revelada según las prescripciones de las NEIS.
- Evaluación de si toda la información identificada en el proceso implantado por el Grupo para la determinación de la información que debe incluirse en la información sobre sostenibilidad está efectivamente incluida.
- Evaluación de la concordancia de la estructura y la presentación de la información sobre sostenibilidad con lo dispuesto en las NEIS y el resto del marco normativo de información sobre sostenibilidad aplicado por el Grupo.
- Realización de indagaciones al personal pertinente y procedimientos analíticos sobre información divulgada en la información sobre sostenibilidad considerando aquella en la que es probable que surjan incorrecciones materiales, debido a fraude o error.
- Realización, en su caso, de procedimientos sustantivos por muestreo sobre información divulgada en la información sobre sostenibilidad seleccionada considerando aquella en la que es probable que surjan incorrecciones materiales, debido a fraude o error.
- Obtención, en su caso, de los informes emitidos por terceros independientes acreditados anexos al informe de gestión consolidado en respuesta a exigencias de la normativa europea y, en relación con la información a la que se refieren y de acuerdo con las normas profesionales de general aceptación, comprobación, exclusivamente, de la acreditación del verificador y de que el alcance del informe emitido se corresponde con el exigido por la normativa europea.
- Obtención, en su caso, de los documentos que contengan la información incorporada por referencia, los informes emitidos por auditores o verificadores sobre dichos documentos y, de acuerdo con normas profesionales de general aceptación, comprobación, exclusivamente, de que, en el documento al que se refiere la información incorporada por referencia, se cumplen las condiciones descritas en las NEIS para poder incorporar información por referencia en la información sobre sostenibilidad.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección en relación con el EINF y la información sobre sostenibilidad.

Otra información

La dirección de la entidad es responsable de la otra información. La otra información comprende las cuentas anuales consolidadas y resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado, pero no incluye ni el informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas ni los informes de verificación emitidos por terceros independientes acreditados exigidos por el derecho de la Unión Europea sobre divulgaciones concretas contenidas en la información sobre sostenibilidad y que figuran como anexo del informe de gestión consolidado.

Nuestro informe de verificación no cubre la otra información y no expresamos ningún tipo de conclusión de verificación sobre esta.



En relación con nuestro encargo de verificación de la información sobre sostenibilidad, nuestra responsabilidad consiste en leer la otra información identificada anteriormente y, de este modo, considerar si la otra información presenta incongruencias materiales con la información sobre sostenibilidad o con el conocimiento que hemos adquirido durante el encargo de verificación que pudieran ser indicativas de la existencia de incorrecciones materiales en la información sobre sostenibilidad.

KPMG Auditores, S.L.

47033073M Digitally signed by
Marta 47033073M Marta
Contreras Contreras
Hernández (R: Hernández (R:
B78510153) B78510153)
Date: 2025.02.25
18:39:54 +01'00'

Este informe se
corresponde con el
sello distintivo nº
01/25/04817
emitido por el
Instituto de
Censores Jurados
de Cuentas de
España