Informe de Gestión Consolidado 2025

Extracto correspondiente al Estado de Información No Financiera (EINF) Consolidado e Información sobre Sostenibilidad

Informe de Sostenibilidad

Índice

Carta del Presidente

Bloque A

Información Económica y Financiera

1. Aspectos Clave

2. Datos de actividad
- 2.1. Red de aeropuertos en España
- 2.2. Participaciones internacionales

3. Áreas de negocio
- 3.1 Segmento Aeropuertos
- 3.2. Segmento Servicios inmobiliarios
- 3.3. Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia
- 3.4. Segmento Internacional

4. Cuenta de resultados

5 . Inversiones
- 5.1 Red de aeropuertos en España
- 5.2 Participaciones internacionales

6. Estado de Situación Financiera
- 6.1 Principales variaciones
- 6.2 Evolución de la deuda financiera neta
- 6.3 Período medio de pago

7. Flujo de caja

8. Riesgos operativos y financieros

9. Principales litigios

10. Evolución bursátil

11. Hechos posteriores al cierre

12. Medidas alternativas de rendimiento (MAR)

13. Estados financieros

14. Comunicaciones remitidas a la Comisión Nacional del Mercado de Valores

Bloque B

Estado de la Información No Financiera (EINF) e Informe sobre Sostenibilidad

1. Información general
- Bases para la preparación del informe
- Gobernanza

Estrategia

Gestión de los impactos riesgos y oportunidades

2. Información ambiental

Taxonomía

E1- Cambio climático

E2- Contaminación

E3- Recursos hídricos y marinos

E4- Biodiversidad y ecosistemas

E5- Uso de los recursos y economía circular

3. Información social

S1- Trabajadores propios

S2- Trabajadores en la cadena de valor

S3- Colectivos afectados

S4- Consumidores y usuarios finales

4. Información de Gobernanza

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 Ley 11/2018 vs CSRD vs GRI

7. Apéndices - NEIS 2

8. Financiación sostenible - Ratings

Informe de verificación externa

Bloque C

Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC)

Bloque D

Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros (IARC)

Carta del presidente

Maurici Lucena Betriu - Presidente

Estimados amigos:

Un año más, me dirijo a todos ustedes con la satisfacción de compartir los logros y avances que hemos conseguido juntos en 2025. Este ha sido un año clave para el Grupo Aena, en el que no solo hemos obtenido unos resultados magníficos, sino que también hemos sentado las bases para un futuro sólido y sostenible.

Durante este ejercicio, hemos enfrentado y superado desafíos importantes en un entorno global incierto. Gracias al esfuerzo conjunto de todos los que formamos parte de esta gran familia, hemos alcanzado cifras récord de tráfico, cerrando el año con más de 384,8 millones de pasajeros, un 4,2 % más que en 2024, y más de 1,5 millones de toneladas de mercancía transportadas, un 7,9% más que el año pasado. Este crecimiento respecto al año anterior refleja nítidamente nuestra capacidad de adaptación y nuestra vocación de servicio, batiendo el récord de pasajeros en 2025 en el conjunto de la red de Aena y en 23 aeropuertos en España.

Nuestra actividad comercial e inmobiliaria ha tenido un papel protagonista en estos buenos resultados. Las nuevas adjudicaciones y el dinamismo comercial nos han permitido seguir creciendo con respecto a los últimos años, tanto en nuestros negocios propios de aparcamiento y salas VIP, como en las tiendas libres de impuestos, la restauración o el alquiler de vehículos, reafirmando nuestra posición como referente en el sector.

Además, hemos continuado expandiendo nuestras operaciones internacionales, con la compra del 51% de la sociedad holding propietaria y gestora del 100% del Aeropuerto de Leeds Bradford y el 49% del de Newcastle. Así mismo, como en el Aeropuerto de Londres-Luton, donde el número de pasajeros fue un 4,9% superior al de 2024; y en Brasil, donde se registraron un 5,7% en ANB y 5,1% en BOAB más de afluencia de pasajeros, con respecto al año 2024.

Estos hitos han propiciado que el desempeño económico-financiero de nuestra Compañía haya sido muy bueno con un EBITDA de 3.785.032 miles de euros (3.510.332 miles de euros en el 2024) y el resultado neto 2.136.676 (1.934.224 miles de euros en el 2024).

Estos excelentes resultados económico-financieros vienen acompañados de altos niveles de calidad, el cumplimiento del plan de inversiones y el firme compromiso con la sostenibilidad, que es un factor transversal de toda la actividad de Aena.

El presente Informe de Sostenibilidad 2025 del Grupo Aena ha sido preparado en cumplimiento de los requisitos de divulgación de información no financiera y diversidad establecidos en la Ley 11/2018, de 28 de diciembre. Asimismo, y como en el año 2024, se han tenido en cuenta las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (NEIS), definidas en la Directiva Europea de Reporte de Sostenibilidad, conocida como Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), asegurando que nuestros avances sean medibles y verificables con la finalidad de generar un impacto real y positivo.

La Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y el Plan de Acción Climática son nuestra ineludible hoja de ruta para hacer frente a los grandes desafíos y tendencias ESG, de forma alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Naciones Unidas (ODS), lo que se ve reflejado en la continua mejora de la calificación de Aena en nuestros índices de referencia.

En 2025 volvemos a estar incluidos en la “A List” de CPD en materia de cambio climático y nos hemos mantenido en el S&P *Global Sustainability Yearbook* 2025, reafirmando nuestro compromiso con el Pacto Mundial de las Naciones Unidas. Además, los tres principales Aeropuertos del Grupo, el Aeropuerto de Adolfo Suarez Madrid-Barajas, el Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y el Aeropuerto Palma de Mallorca han alcanzado el nivel 4 de ACA de ACI Europe y 10 nuevos aeropuertos de España han sido incluidos en este programa por primera vez.

Cabe destacar la entrada en vigor el II Convenio Colectivo del Grupo Aena, que establece un nuevo marco normativo que, además de mejorar las condiciones laborales de las personas trabajadoras, da respuesta a las necesidades y expectativas de quienes formamos parte de Aena y que nos ayudará a afrontar con éxito los próximos retos. Asimismo, se ha materializado el III Plan de Igualdad, que refuerza el compromiso de la compañía con la igualdad efectiva entre mujeres y hombres y con la no discriminación por razón de género, integrando estos principios en las políticas y procesos corporativos.

Mirando al futuro Aena avanza en la planificación de las inversiones que se incluirán en la propuesta del Documento de Regulación Aeroportuaria DORA 2027-2031, el programa inversor principal de nuestra compañía, para garantizar, como se ha hecho hasta ahora, que las infraestructuras estén dimensionadas para la futura demanda. Un crecimiento sostenible de los aeropuertos en términos operativos, económicos y medioambientales contribuirá, sin duda, a la generación de riqueza y empleo y al bienestar de los ciudadanos en los territorios en los que operamos.

Quiero aprovechar estas líneas para expresar mi agradecimiento a todas las personas que forman parte del Grupo Aena. Su dedicación, profesionalidad y entusiasmo son el alma de esta compañía y el motor que nos impulsa hacía el futuro.

También deseo agradecer a nuestros clientes, aerolíneas, arrendatarios, accionistas, colaboradores y proveedores su confianza y su apoyo constante. Juntos seguiremos construyendo un futuro más próspero y sostenible.

Con la mirada situada en el futuro, les invito a seguir acompañándonos en este apasionante camino.

BLOQUE B

Estado de Información No Financiera Consolidado e

Información sobre Sostenibilidad (Informe de Sostenibilidad)

Estructura del Informe de Sostenibilidad[1]

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.
2. Información medioambiental	No aplicable	Divulgación de información en virtud del artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852 (Reglamento sobre la taxonomía). Ver apartado Taxonomía.
	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
3. Información social	NEIS S1	Personal propio
	NEIS S2	Trabajadores de la cadena de valor
	NEIS S3	Colectivos afectados
	NEIS S4	Consumidores y usuarios finales
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	
8. Financiación sostenible - Ratings		

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

1. 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: Información facilitada a los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa y cuestiones de sostenibilidad abordadas por ellos
- 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 Impactos, riesgos y oportunidades

- IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los Impactos, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa
- IRO-2: Requisitos de divulgación establecidos de las NEIS cubiertos por el estado de Sostenibilidad

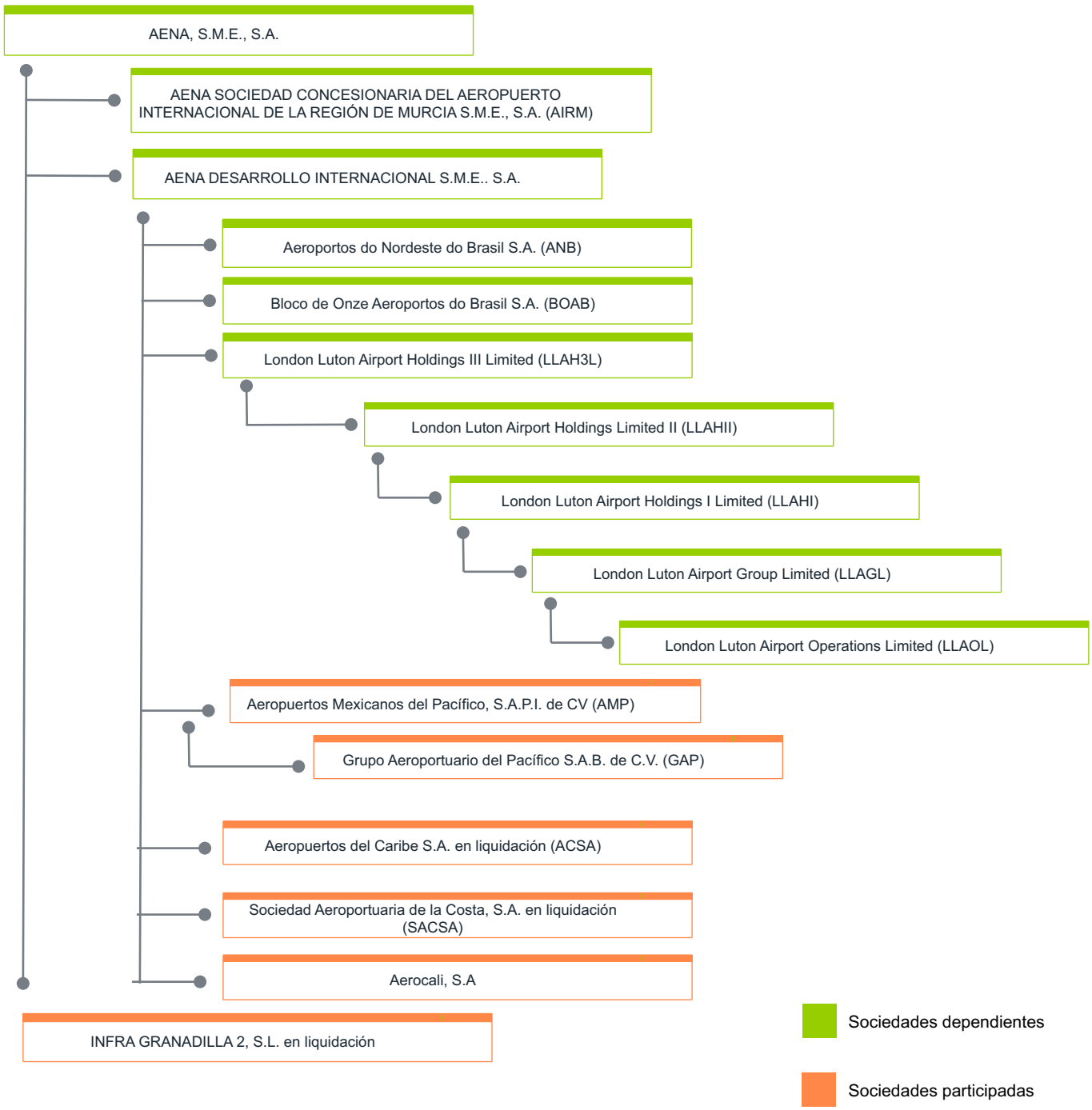
1. Bases para la elaboración

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

BP-1 5 (a - e) - NEIS 1 - sección 5.1

El Estado de Información no Financiera e Información sobre Sostenibilidad (en adelante Informe de Sostenibilidad) del 2025 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. (en adelante "la Sociedad" o "Aena") que son las participadas en más de un 50% (sociedades dependientes), en adelante Grupo Aena (o "el Grupo").

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



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 2025 en cumplimiento con los requisitos de divulgación de Estado 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 Anual de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros, correspondientes al ejercicio 2025. Asimismo, la **página web de Aena** 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 de acuerdo con el análisis de doble materialidad que incluye las operaciones propias y la cadena de valor, con un enfoque basado en la identificación de actores clave, la sostenibilidad operativa y la creación de valor compartido.

El Grupo Aena presenta su Informe de Sostenibilidad de forma consolidada, lo que permite reflejar el impacto global de sus operaciones y ofrecer una visión completa y precisa de su desempeño. Este enfoque integra las políticas y resultados de todas las entidades del grupo, reforzando su compromiso con la sostenibilidad.

Estructura del Informe de Sostenibilidad 2025

La estructura de este informe responde a la adopción de las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (NEIS) como estándar de referencia para el reporte, manteniendo el cumplimiento de la Ley 11/2018. De este modo, el Informe de Sostenibilidad presenta cuatro partes diferenciadas:

- Información general sobre las bases para la preparación del Informe, se describen aspectos relacionados con la gobernanza, la estrategia, 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 en los siguientes aspectos:

- 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 - b), Sección 6.4 de la NEIS 1 punto 78

En relación a los horizontes temporales de corto, medio y largo plazo, el Grupo Aena se alinea con los horizontes definidos en la CSRD:

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

No obstante, en algunos casos los anteriores horizontes temporales han sido ajustados debido a la naturaleza de ciertos impactos, riesgos o oportunidades; y la correspondiente aclaración se indica en cada NEIS, como es el caso de los relacionados con el cambio climático (ver E1-NEIS 2 SBM-3 y E1 NEIS 2 IRO-1).

Estimación de la cadena de valor

BP 2-10 (a - d)

El Grupo Aena ha incluido información de su cadena de valor y en aquellos casos donde no ha sido posible disponer de datos directos, se han utilizado estimaciones fundamentadas en fuentes sectoriales y variables sustitutivas. Lo cual se ha indicado en cada uno de los capítulos relevantes de las NEIS, asegurando de 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, como ejemplo ver apartado E-1 6, emisiones de gases de efecto invernadero de alcance 3. 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, el Grupo 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)

Cuando ha sido necesario realizar estimaciones o existía incertidumbre en algún resultado, en cada sección específica de las NEIS el Grupo Aena ha detallado las estimaciones realizadas, precisando si estas se fundamentan en hipótesis o aproximaciones.

Cambios en la preparación o presentación de información sobre sostenibilidad

BP 2- 13 (a - c)

Durante el presente ejercicio igual que el año anterior, el Grupo Aena ha elaborado y presentado el Informe de Sostenibilidad en cumplimiento de la Ley 11/2018, adoptando la CSRD y 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.

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. En relación con esta información, se han realizado cambios en la estructura de los capítulos S1 y S4 para una mejor compresión con respecto al Informe del 2024, y con este mismo fin, también se ha trasladado la información de contaminación acústica de S3 a E2. Asimismo, en aplicación del Reglamento Delegado (UE) 2026/73, se ha reportado la información de los indicadores clave de resultados de Taxonomía según las nuevas tablas de reporte recogidas en el mismo.

En los casos en que no ha sido posible presentar cifras comparativas, se ha informado de esta limitación, y se han proporcionado notas explicativas para contextualizar los datos del año inmediatamente anterior, así como cualquier diferencia entre la cifra indicada en el período anterior y la cifra comparativa revisada.

Información sobre errores de períodos anteriores

BP 2- 14 (a - 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 incluye en cada apartado una nota cuando 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 proporciona 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:

Legislación:

- 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 las personas trabajadoras en la gestión de la compañía, promoviendo su participación a través de información, consulta y otros medios.
- 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.
- Directrices UE 2017 /C125/01 sobre la presentación de informes no financieros, particularmente la metodología para la divulgación de información no financiera.
- Real Decreto 214/2025 de 18 de marzo, por el que se crea el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono y por el que se establece la obligación del cálculo de la huella de carbono y de la elaboración y publicación de planes de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Marco de referencia:

- Estándares GRI: utilizados para reportar parte de la información incluida en este informe de sostenibilidad, siguiendo las directrices del *Global Reporting Initiative* (GRI).
- 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.
- Recomendaciones del *Task Force on Climate-Related Financial Disclosures* (TCFD).
- *Carbon Disclosure Project* (CDP).
- Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).
- *The S&P Global Corporate Sustainability Assessment (CSA).*
- *Sustainalytics.*

Incorporación por referencia

BP 2- 16; NEIS 1- sección 9.1

El informe incorpora información por referencia a las Cuentas Anuales Consolidadas:

Tema	Referencia a las cuentas anuales consolidadas	NEIS
Información sobre derechos de emisión de gases de efecto invernadero	Nota 26.1	E1 ESRS 2 IRO-1 del E1 (AR 1)
Gestión de los riesgos operativos, financieros y del clima	Nota 3	NEIS 2 - GOV-5 E1 NEIS 2 IRO-1
Gastos por prestaciones a los empleados - el número de empleados	Nota 28	S1-6 50 (f) S1-12
Prestaciones a los empleados	Nota 22	S1-11
Descripción de los principales riesgos derivados del cambio climático	Nota 3.4	E1 NEIS 2 IRO-1
Información sobre el periodo medio de pago	Nota 19.1	G1-6
Impuestos sobre las ganancias - Información fiscal	Nota 32	Ley 11 vs CSRD
Provisiones para actuaciones medioambientales -Importe por número de inmuebles aislados	Nota 26	E2-2
Tasas de cambio de moneda	Medio -diciembre 2025 EUR vs BRL=6,3095 EUR vs GBP= 0,8568	

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

BP 2- 17 (a - e)

En línea con las opciones de *phase-in* previstas en el apéndice C de la NEIS 1, y en coherencia con el "*Quick Fix*" recientemente adoptado por la Comisión Europea, que permite a las empresas de la primera oleada mantener durante 2025-2026 el mismo alcance de divulgación aplicado en 2024, se presenta a continuación la relación de requisitos de divulgación respecto de los cuales el Grupo ha decidido aplicar la opción de omisión temporal.

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.	El Grupo 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.	El Grupo 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	El Grupo 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.	El Grupo se acoge a la posibilidad de omitir esta información.

2. Gobernanza

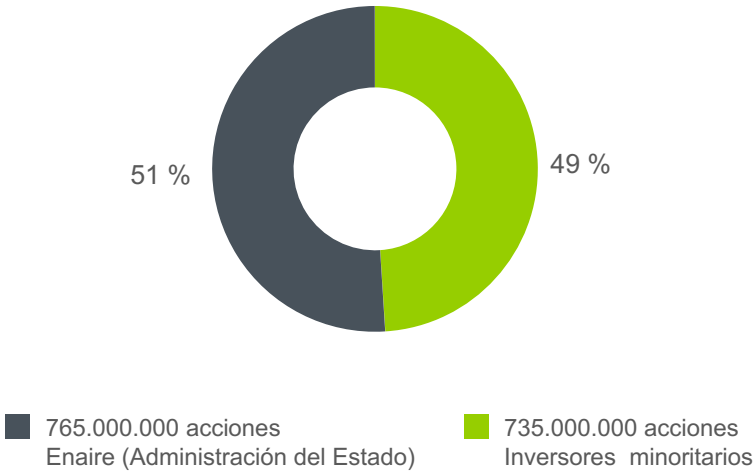
GOV-1: El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión

GOV-1 21 (a - e). GOV-1 22 (a - 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., 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.



1.500.000.000 acciones de 1 € de valor nominal cada una de ellas, totalmente suscritas y desembolsadas.

1.500.000.000 acciones

1.500.000.000 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 la Sociedad. Respecto al Consejo de Administración, este cuenta con el apoyo de cuatro comisiones especializadas: la Comisión de Auditoría, la Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática y la Comisión Ejecutiva. En lo referente a la Junta General de Accionistas, esta constituye 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.

La Junta General de Accionistas:

Las normas de organización y funcionamiento de la Junta General de Accionistas están recogidas en los Estatutos Sociales y en el Reglamento de la Junta General de Accionistas de Aena, donde 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, así como, 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 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 Sociedad 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 Sociedad 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 de 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 de Aena con una gestión responsable y sostenible de estos colectivos, reconociendo su capacidad de influir en el logro de los objetivos estratégicos del Grupo 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 Sociedad, estableciendo que el 80% del beneficio neto individual generado en cada ejercicio se destine a la distribución de dividendos. Esta medida refuerza el compromiso de Aena con la generación de valor sostenible y equitativo para sus accionistas.

Durante 2025, 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 24 (14 en 2024) eventos de este tipo.

- Además, se han mantenido 417 (289 en 2024) interacciones con inversores y analistas a través de reuniones presenciales o virtuales, llamadas telefónicas y correos electrónicos.

El Consejo de Administración:

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.

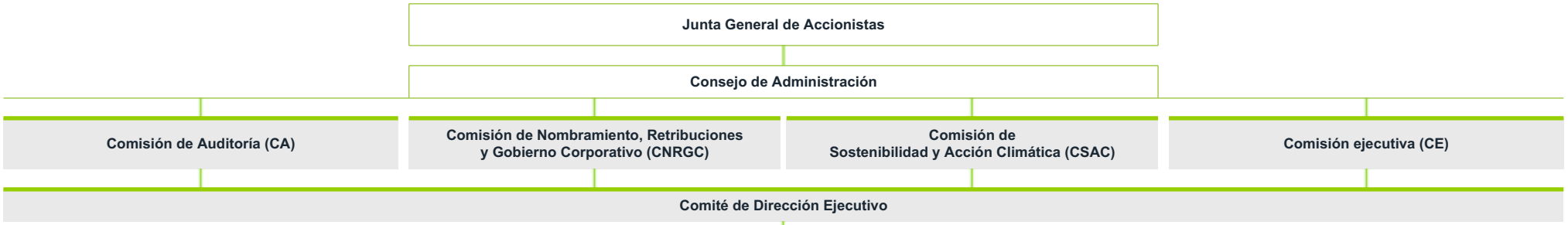
Adicionalmente, el Consejo de Administración es el máximo órgano de administración y representación de la Sociedad, estando facultado para llevar a cabo cualquier acto o negocio jurídico de administración o disposición, bajo cualquier título jurídico, salvo aquellos que la ley, los Estatutos Sociales 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 Aena. 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 Sociedad, así como las bases de la organización corporativa y procedimientos de información de la Sociedad a los accionistas y a los mercados en general.
- Evaluar la gestión de los directivos controlando el cumplimiento de los objetivos marcados y el respeto al objeto e interés social de Aena.
- Adoptar decisiones adecuadas sobre las operaciones empresariales y financieras de especial relevancia.
- Decidir la estrategia fiscal de la Sociedad y realizar el seguimiento de los sistemas internos de información y control.
- Aprobar el plan estratégico o de negocio de la Sociedad, así como las políticas en materia de sostenibilidad.
- La determinación de la Política de Control y Gestión de Riesgos, incluidos los fiscales, la Política de Cumplimiento Normativo y la supervisión de los sistemas internos de información y control.
- Encomendar al equipo directivo y a los órganos ejecutivos correspondientes la gestión ordinaria de los negocios de la Sociedad.

Al cierre del ejercicio 2025, el Consejo de Administración de Aena estaba compuesto por 15 miembros (15 en el ejercicio 2024), cuyos perfiles aportan una diversidad significativa en términos de conocimientos, capacidades, edades, orígenes, experiencias y género.

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



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

- Estatutos Sociales
- Reglamento del Consejo de Administración
- Reglamento de la Junta General de Accionistas
- Reglamento Interno de Conducta en el Mercado de Valores
- Política de Gobierno Corporativo
- Política de Selección de Miembros del Consejo de Administración
- Política de Retribución al Accionista
- Código de Conducta
- Código de Conducta de Terceros
- Política de Cumplimiento Normativo
- Política contra la Corrupción y el Fraude
- Política del Sistema Interno de Información y Protección del Informante
- Política de Atenciones Empresariales
- Política de Cumplimiento en Materia de Defensa de la Competencia
- Política de Cumplimiento en materia de Conflicto de Intereses
- Política general de comunicación de la información económico - financiera, no financiera y corporativa de Aena
- Política de Comunicación y contacto con accionistas, inversores institucionales y asesores de voto
- Política de Sostenibilidad
- Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio ambiente, Eficiencia energética y Seguridad y Salud en el Trabajo
- Política de Derechos Humanos
- Política de Relaciones con los Grupos de Interés
- Política de Seguridad de la Información
- Política de Datos
- Política Fiscal Corporativa
- Política de Control y Gestión de Riesgos
- Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, Ley 6/2023, de 17 de marzo, de los Mercados de Valores y de los Servicios de Inversión y demás legislación española aplicable
- Código de Buen Gobierno de la CNMV
- 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
- Principios de la Red Internacional de Gobierno Corporativo ICGN
- Principios de Gobierno Corporativo de la OCDE

Composición

Consejo de Administración diverso y equilibrado en competencias, orígenes, experiencias, edad y género (a 31 de diciembre de 2025)

Promueve la participación de accionistas y resto de grupos de interés.
Integra la sostenibilidad, en su vertiente social, ambiental y de gobierno corporativo, como base de las actuaciones de Aena.
Supervisa la evaluación y gestión de riesgos, y la integridad de los sistemas de reporte, para garantizar la creación de valor sostenible, entre otros.

40,0 % Mujeres (46,7 % en 2024) (6 de 15 integrantes) (7 en 2024)	Duración del cargo: **4 años** [A] (Igual en 2024) **4,25** años plazo medio de mandato (4,15 en 2024)	54,7 años: edad media del Consejo (54,9 años en 2024) (20,0 % entre 25 y 45 años y 80,0 % más de 45 años) (13,3 % y 86,7 % en 2024)	1 Consejero Coordinador (Lead independent Director) (igual en 2024)	9 Consejeros con experiencia en el sector (10 en 2024) 11 con experiencia financiera (12 en 2024)
Nº reuniones del Consejo: **13** **98,97%** asistencia (igual en 2024)	**10** Consejeros son miembros de Consejos de Administración en otras entidades[B] (8 en 2024)	Evaluación anual del desempeño del Consejo de Administración realizada por un asesor externo	Elección individual de los miembros del Consejo [C] 2 Vicepresidentes (igual en 2024)	

[A] 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).

[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] Todos los Consejeros fueron nombrados por la Junta General de Accionistas de Aena a excepción de D. Roberto Angulo Revilla y Dña. Alicia de Haro Acosta que, al haberse producido 2 vacantes en el seno del Consejo de Administración por la dimisión de 2 miembros del Consejo, fueron nombrados el 28 de octubre de 2025 por el Consejo de Administración por el procedimiento de cooptación, cuya ratificación y reelección deberá realizarse en la siguiente Junta General de Accionistas.

	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	**María del Coriseo González-Izquierdo** Consejera Independiente	**Leticia Iglesias** Consejera Independiente	**Amancio López** Consejero Independiente	**Juan Río** Consejero Independiente	**Jaime Terceiro** Consejero Coordinador y Vicepresidente primero	**Ramon Tremosa i Balcells** Consejero Independiente	**Tomás Varela** Consejero Independiente	**Beatriz Alcocer Pinilla** Consejera Dominical	**Roberto Angulo Revilla** Consejero Dominical	**María del Carmen Corral** Consejera Dominical	**Alicia de Haro Acosta** Consejera Dominical	**Manuel Delacampagne** Consejero Dominical	**Ainhoa Morondo Quintano** Consejera Dominical
Sexo	Hombre	Hombre	Mujer	Mujer	Hombre	Hombre	Hombre	Hombre	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Mujer	Hombre	Mujer
Año de nombramiento	2018	2020	2022	2019	2015	2020	2015	2025	2022	2024	2025	2023	2025	2021	2024
Miembro de otras comisiones expertas	CE (P)	—	CS (P) CN (M)	CA (M) CS (M)	CN (P)	CS (M) CN (M)	CA (M) CE (M)	CS (M)	CA (P) CN (M)	CE (M) CS (M)	CE (M) CN (M)	CA (M)	—	CA (M)	CE (M)
Formación	E/F	AE, E/F	E/F.O	E/F, AUD, CIB	E/F	E/F, CC/IN	AE, E/F	E/F	E/F	CC/IN	CC/IN	CC/IN	O	E/F, O	O
Experiencia	SF, AD,IT,AER,UN, O	IT, SF, AUD, AER, INFRA, AD, UN, T, ESG,O	IT. SF. ESG. CU, O, AD	SF, AUD, ESG, AD, CU, O	SF, T. AD. ESG, O	IT, AUD, SF, INFR, AD, ESG, O	SF, AUD, UN, AER, AD, O	SF, ESG, O,	SF, AUD, ESG, AD, O	INFR, ESG, T, O, AD	INFR, O. AD	SF; INFR., O, AD	INFR, O, AD	IT, AUD, SF, AD, O	INFR, O, AD
Consejeros en otras entidades cotizadas (nº)	—	—	—	1 (A)	—	—	—	—	1 (B)	—	—	—	—	—	—
% Asistencia a reuniones del Consejo	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	92,30% (C)	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
% Asistencia a reuniones Comisiones (D)	—	—	CN: 100% CS:100%	CA: 100% CS: 100%	CN:100%	CN: 80% CS:100%	CA: 100%	CS: 100%	CN: 100% CS: 100%	CS: 100%	CN: 100%	CA: 100%	—	CA: 100%	—
Acciones (nº) o (%)	—	3.400 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
(B) Consejero Independiente de Julius Baer Gruppe AG.
(C) La reunión a la que no asistió no contenía puntos para decisión
(D) No se ha celebrado ninguna reunión de la Comisión Ejecutiva en 2025

Según lo previsto en los Estatutos Sociales y en el Reglamento del Consejo de Administración, los Consejeros se clasifican en Ejecutivos y no Ejecutivos o Externos. Con respecto a los no Ejecutivos o Externos, estos pueden ser, a su vez, Dominicales, Independientes u otros Externos. El Consejo de Administración debe, en cualquier caso, procurar que los Consejeros Externos representen una mayoría sobre los Consejeros Ejecutivos; y los Consejeros Independientes representen, al menos, un tercio del total de Consejeros, siendo el número de Consejeros Ejecutivos el mínimo necesario para el correcto funcionamiento de la Sociedad.

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

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 la Sociedad cualquier cantidad o beneficio por un concepto distinto de la remuneración de Consejero.
3	Quienes sean o hayan sido durante los últimos 3 años socios del auditor externo o del responsable del informe de auditoría, ya se trate de la auditoría de la Sociedad o de cualquier otra sociedad de su grupo durante dicho período.
4	Quienes mantengan o hayan mantenido durante el último año una relación de negocios con la Sociedad o con cualquier sociedad del Grupo Aena (nombre propio, proveedor de bienes o servicios, asesor, consultor...).
5	Quienes hayan sido Consejeros del Grupo 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 necesidad de la Sociedad, 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 cualquier otra condición personal, física o social de las personas.

De conformidad con lo previsto en el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital 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 establecido, 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 Política de Selección de Miembros del Consejo de Administración, que concede el marco adecuado para:

- Garantizar que el Consejo de Administración tenga una composición adecuada, teniendo en cuenta la diversidad de género y edad como factores importantes a la hora de obtener diversos puntos de vista;
- Fomentar la diversidad en sus diferentes vertientes (conocimientos, capacidades, experiencias, edad y género);

- Rechazar toda forma de discriminación por origen racial, nacional, social o sexual, independientemente de la identidad de género, orientación sexual, religión, opiniones políticas o cualquier otra característica.

El Consejo de Administración es el órgano encargado de la determinación de la Política de selección de miembros del Consejo de Administración tomando en consideración las recomendaciones de buen gobierno, así como de velar por que dicha Política:

- Sea concreta y verificable;
- Asegure que las propuestas de nombramiento o reelección se fundamentan en un análisis previo de las necesidades del Consejo de Administración; y
- Favorezca la diversidad de conocimientos, experiencias, edad y género en el Consejo de Administración[2].

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, así como, verificar anualmente el cumplimiento de la dicha Política y; 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.

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 Aena debe asegurar que el Consejo de Administración tenga una composición que asegure la presencia, como mínimo del cuarenta (40%) de las personas del sexo menos representado. A finales del ejercicio 2025, el porcentaje de personas de sexo menos representado (mujeres) en el Consejo de Administración es de un 40,0 % (46,7 % en 2024).

Cabe destacar que Aena imparte sesiones de formación específicas para nuevos consejeros que se incorporen a Aena, incluyendo sesiones en materia de buen gobierno. También, fomenta el conocimiento de los órganos de gobierno de Aena 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 elevan 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 95% (93% en 2024) 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.
- 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, la Directora de Contabilidad y Control Interno y la Directora de Cumplimiento.

[2] Art. 9 del Reglamento del Consejo de Administración.

- Los miembros del Consejo de Administración, en general, valoran de forma positiva el grado de cumplimiento del Plan de Acción 2025, considerando que se han llevado a cabo por la Compañía distintas actuaciones para su cumplimiento, destacándose de manera positiva que se ha profundizado en la formación en materia de sostenibilidad, incorporando progresivamente contenidos más especializados y promoviendo, en la medida de lo posible, la participación de expertos externos, con el fin de reforzar el conocimiento técnico del Consejo en esta materia.

Adicionalmente a lo anterior, se ha elaborado un Plan de Acción para el ejercicio 2026 con el fin de reforzar las áreas de mejora detectadas en la evaluación. Durante 2025, el Consejo de Administración celebró un total de 13 reuniones y se han celebrado 3 Consejos por el procedimiento por escrito y sin sesión (13 reuniones en 2024), manteniendo un porcentaje de asistencia del 98,97 (igual que en 2024).

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

- La formulación del Estado de la Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad (Informe de Sostenibilidad) del ejercicio 2024.
- La aprobación del Informe Actualizado del Plan de Acción Climática del ejercicio 2024.
- La revisión de las Políticas Corporativas, como la Política de gestión integrada de calidad, medioambiente, eficiencia energética y seguridad y salud en el trabajo.
- La novación del Préstamo BEI “Aena Covid-19 Green Energy Loan FL”.
- La situación actual regulatoria en la Unión Europea y de los compromisos de la aviación.
- La planificación de las actuaciones para la elaboración del Estado de Información no Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad 2025.
- El análisis de la doble materialidad de 2025.

El Consejo de Administración cuenta con cuatro comisiones con **funciones específicas**[3]: 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 esta última, sino que también el resto de Comisiones tienen competencias relacionadas con ESG y que se detallan **a continuación**[4].

[3] 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.
[4] Para conocer con detalle los asuntos tratados por las diferentes Comisiones durante el ejercicio 2025, pueden consultarse las Memorias de actividades correspondientes en la web corporativa.

	Comisión de Auditoría	Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo	Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática	Comisión Ejecutiva
Algunas competencias en materia ESG	Realizar seguimiento y control del sistema de reporte de información financiera y no financiera, así como la evaluación de riesgos relacionados con las operaciones, la tecnología, el derecho, la sociedad, el medioambiente, la política y la reputación. Establecer y supervisar irregularidades de forma confidencial, comunicada por los empleados. Coordinar los órganos encargados del cumplimiento, así como revisar la política de cumplimiento normativo y demás políticas y procedimientos para frenar conductas inadecuadas. Supervisar la gestión del Canal de Denuncias.	Especificar los objetivos para la diversidad de género. Velar por el cumplimiento de los códigos internos de conducta y de gobierno corporativo de la Compañía, así como evaluar y revisar periódicamente el sistema de gobierno corporativo. Supervisar las políticas de comunicación. Monitorear y evaluar los métodos para construir relaciones con los distintos grupos de interés. Organizar el proceso de reporte de diversidad y datos no financieros. Reconocer, apoyar y supervisar las estrategias y prácticas de la compañía relacionadas con la innovación.	Conocer, promover, guiar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas de Aena en materia medioambiental y social. Evaluar y verificar la actuación y el cumplimiento de la estrategia y prácticas en materia medioambiental y social. Monitorear que las prácticas de la sociedad en materia medioambiental y social se ajustan a la estrategia y políticas fijadas. Apoyar y supervisar la contribución de Aena a la consecución de los ODS. Promover una estrategia coordinada para la acción social, el patrocinio y mecenazgo. Revisar y supervisar el cumplimiento del Plan de Acción Climática,así como su reporte.	Facultad de tomar decisiones de ámbito general y, como consecuencia, con delegación expresa de todas las capacidades que corresponden al Consejo de Administración, excepto las que tengan la consideración de indelegables en virtud de la ley, la normativa aplicable en materia de gobierno corporativo, los Estatutos Sociales o el Reglamento del Consejo de Administración.
Composición **I: Independiente** **D: Dominical** **E: Ejecutivo**	D I D I I	I D I I I	D I I I I	E D D D I
Consejeros independientes (%)	60%	80%	80%	20%
Presencia de mujeres	40% en 2025 y 2024	20% en 2025 60% en 2024	60% en 2025 80% en 2024	40% en 2025 60% en 2024
Reuniones	11 en 2025 y 2024	8 en 2025 7 en 2024	4 en 2025 5 en 2024	0 en 2025 y 2024
Otra información relevante	Todos los miembros tienen experiencia en el sector financiero y en auditoria y riesgos. 3 miembros con experiencia en sociedades cotizadas. 2 miembros con experiencia en ESG.	5 miembros con experiencia en alta dirección. 4 miembros con experiencia en ESG. 2 miembros con experiencia en innovación, nuevas tecnologías / transformación digital.	Todos los miembros tienen experiencia en ESG 3 miembros con experiencia en innovación, nuevas tecnologías / transformación digital.	Todos los miembros con experiencia en el sector aeronáutico / infraestructuras y transporte 3 miembros con experiencia en Auditoría y Riesgos

Nota: la información relativa a la composición de las Comisiones corresponde a fecha de 31 de diciembre de 2025.
Además de las 11 sesiones celebradas por la Comisión de Auditoría, se han celebrado tres Comisiones de Auditoría por el procedimiento por escrito y sin sesión.
Durante 2025, 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 Sociedad, 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.

El Comité de Dirección Ejecutivo está 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 corporativa asegurando el logro de los objetivos estratégicos aprobados por el Consejo de Administración, a través de las distintas áreas de negocio de la Sociedad y la supervisión de las operaciones y el impulso de los proyectos clave para el desarrollo sostenible. 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 Sociedad 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 2025, 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 y Chief Green Officer ha presentado informes al Consejo de Administración respecto al progreso de las actuaciones en materia de sostenibilidad y el “Informe actualizado del Plan de Acción Climática del año 2024”, asumiendo la responsabilidad de promover y consolidar una cultura sostenible en la Sociedad. 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 Sociedad.

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 - 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 del Grupo. 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.

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 de Aena, así como de validar los Informes actualizados anuales que reflejan los avances logrados en relación con los objetivos definidos. Estos informes están elaborados en conformidad con las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera Relacionada con el Clima (TCFD) y son sometidos anualmente 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 de Aena, el Consejo de Administración cuenta con el apoyo de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática. Además, Aena dispone de la figura del *Chief Green Officer*, cuya misión es integrar la sostenibilidad en las decisiones estratégicas y operativas, reforzando así el compromiso del Grupo Aena 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 de Aena 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.

Adicionalmente, atendiendo a la recomendación de la Guía Técnica 1/2024 sobre Comisiones de Auditoría de entidades de interés público la Comisión de Auditoría y la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática de manera conjunta revisan todo el proceso del análisis de doble materialidad y por lo tanto todos los impactos, riesgos y oportunidades (ver **IRO-1)** detectadas durante el desarrollo de este trabajo. Una vez los impactos, riesgos y oportunidades han sido identificados y evaluados por ambas comisiones, se presentan los resultados finales al Consejo de Administración para su aprobación. Además, el Consejo de Administración, la Comisión de Auditoría y la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática gestionan los IRO`s de acuerdo a lo establecido en el Reglamento del Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A.

Respecto a la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 de Aena, ésta 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 semestral y anual, evaluando los logros alcanzados y estableciendo nuevos desafíos para garantizar la evolución constante de la estrategia.

Gobernanza sostenible en los aeropuertos de Aena

Funciones	Área de responsabilidad	Frecuencia y mecanismos de evaluación
Aprobación	**Consejo de Administración** • Aprobación del Plan de Acción Climática y sus Informes Actualizados. • 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 anual y puntual
Supervisión, seguimiento y evaluación	**Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática** • Impulsar, orientar y supervisar las políticas en materia ambiental y social. • Seguimiento de las principales líneas estratégicas de sostenibilidad y colaboración con 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*** • Convertir la Sostenibilidad en un elemento fundamental en la toma de decisiones. • Afianzar el compromiso en esta materia con todas las partes interesadas.	Permanente
Coordinación y apoyo	**Grupo de trabajo interno** • Coordinación de las áreas de negocio para el despliegue de la estrategia. • Apoyo a la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática.	Seguimiento bimensual del avance de las actuaciones.
Implantación	• Todas las áreas organizativas y empleados con involucración directa y activa en las actuaciones	Puesta en marcha y desarrollo.

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 climáticos, 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 en materia de sostenibilidad se estructura de la siguiente manera, junto con la correspondiente distribución de funciones :

- Consejo de Administración de Aena Brasil:
  - Aprobar el Plan de Acción Climática y Estrategia de Sostenibilidad.
  - 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 y Estrategia de Sostenibilidad.

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

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 en el proceso de doble materialidad, y fortaleciendo la rendición de cuentas ante todas las partes interesadas.

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 Sociedad. Esto sirve, junto al proceso de doble materialidad, 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 Sociedad. 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 - e)

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 General de Aena Desarrollo Internacional y Director General de Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia (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; 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 y y la Orden Comunicada de la Ministra de Hacienda de 1 de octubre de 2025 por la que se aprueban las cuantías máximas de las compensaciones por asistencias a percibir por los Consejeros Independientes en Sociedades Mercantiles Estatales cotizadas en Bolsas oficiales.

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

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% o 40% que ponderan los objetivos de empresa para la Alta Dirección, dependiendo de la Dirección.

Por su parte, los objetivos en materia de sostenibilidad (Plan de Acción Climático para Aena, España), 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 de Aena en España se rige como herramienta necesaria para la identificación de áreas de mejora en el trabajador de cara al desarrollo y a identificar el grado de consecución de los objetivos marcados anualmente, las competencias y comportamientos de los profesionales. La evaluación del desempeño se realiza anualmente 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 Ejecutivo, basándose en las líneas estratégicas, recomendaciones económicas y de mercado, así como en los resultados del ejercicio anterior. Dentro de los mismos, cada año, se establecen objetivos sobre sostenibilidad con una ponderación del 25%, en el año 2025 que en el ámbito del Plan de Acción Climática para Aena (España) se estableció el cumplimiento del objetivo estratégico de reducción de emisiones y la certificación *Airport Carbon Accreditation* en 19 aeropuertos de la red de Aena.

- 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 Ejecutivo, 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.

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

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 del Aena que, a su vez, son los Objetivos de Empresa, y los objetivos de los miembros del Equipo Directivo para el año en curso.

En el Aeropuerto de London-Luton, todos los miembros del consejo y del equipo ejecutivo incluyen objetivos de sostenibilidad dentro de sus planes de compensación por desempeño, lo que garantiza que exista responsabilidad en la acción frente a los asuntos materiales de sostenibilidad por parte de la dirección del aeropuerto. El valor asignado a los objetivos de sostenibilidad se establece individualmente. Asimismo, determinados miembros del Equipo de Alta Dirección tienen objetivos específicos de sostenibilidad vinculados a los Objetivos de Bonificación de Gestión, con un mayor peso para quienes forman parte del equipo de Sostenibilidad. Los objetivos de sostenibilidad también se incluyen en las Evaluaciones Anuales de Desempeño de los empleados.

En Aena Brasil en 2025, el Director Presidente, el Director General y el Director de Relaciones Institucionales, Comunicación y ESG establecieron como objetivo de sostenibilidad la “Ejecución y seguimiento del Plan Acción Climática: Hitos 2025”, con una ponderación de un 5% o 10%, dependiendo del Director. Además, las personas que forman parte de la Dirección de Relaciones Institucionales, Comunicación y ESG cuentan con objetivos de sostenibilidad formalmente vinculados al Sistema de Gestión del Desempeño (SGD), reforzando la responsabilidad del liderazgo sobre los asuntos materiales de sostenibilidad.

Como consecuencia de la aprobación de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena Brasil en 2025 se está evaluando la posibilidad de ampliar gradualmente el establecimiento de objetivos de sostenibilidad en el SGD a otros Directores, como los Directores de Aeropuertos.

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 del 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 del Grupo, 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 del Grupo en materia de sostenibilidad.

Por otro lado, los Consejeros han participado en una sesión en materia de sostenibilidad sobre las tecnologías para la sostenibilidad de la aviación en el 2025.

Grupo Aena con los Derechos Humanos

Formalizado el compromiso del Grupo Aena con los derechos humanos, el Grupo 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 el Código de Conducta de Terceros del Grupo Aena, en caso de no disponer de uno propio

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 Interna
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, por ejemplo en 2025 se ha definido y publicado una nueva política de cumplimiento en materia de conflictos de intereses para todo el Grupo. 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 comerciales, 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 proveedor 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 y, en el caso de no disponer de un código de conducta propio con unos principios de actuación equivalentes, todos los adjudicatarios deben aceptar expresamente el Código de Conducta de Terceros del Grupo Aena, 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: refleja 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: refleja 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 - 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 del Grupo, 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 a su viabilidad y sostenibilidad.

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

Política de Control y Gestión de Riesgos

La **Política de Control y Gestión de Riesgos** del Grupo Aena, cuya última actualización fue aprobada por el Consejo de Administración de Aena en diciembre de 2024, revisándose nuevamente durante el ejercicio 2025 sin contemplar cambios adicionales, 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 distintas fases 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 el Grupo 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 el Grupo:

- El Consejo de Administración define, actualiza y aprueba dicha Política para el Grupo Aena y fija el nivel de riesgo aceptable en cada situación, siendo el responsable último de la existencia y funcionamiento de un Sistema Gestión de Riesgos adecuado y efectivo.

- 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 del Grupo. 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 y Esquema Nacional de Seguridad.
- Estrategia ante el cambio climático (Plan de Acción Climática).
- Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Medioambiente y Eficiencia Energética.
- Auditorías externas e internas de seguridad aeroportuaria (*safety & security*).
- 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 Aena 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 del Grupo. 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 2025 se han desarrollado un total de 9 actuaciones formativas específicas (11 en 2024), 6 dirigidas al personal de Aena en España (6 en 2024) y 3 dirigidas al personal de ANB en Aena Brasil (5 en el 2024).

- Inversión en plataformas tecnológicas que facilitan y hacen más eficiente la identificación, gestión y monitorización de los riesgos clave (SAP GRC), siendo un recurso fundamental en el proceso de reporte y seguimiento de los riesgos que se realiza con carácter trimestral y en el que participan las Direcciones Corporativas responsables de los riesgos, documentando la eficacia de las actividades mitigadoras, planes de acción y planes de contingencia, así como evaluando periódicamente los indicadores asociados a cada riesgo.

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 del Grupo en un entorno globalizado.

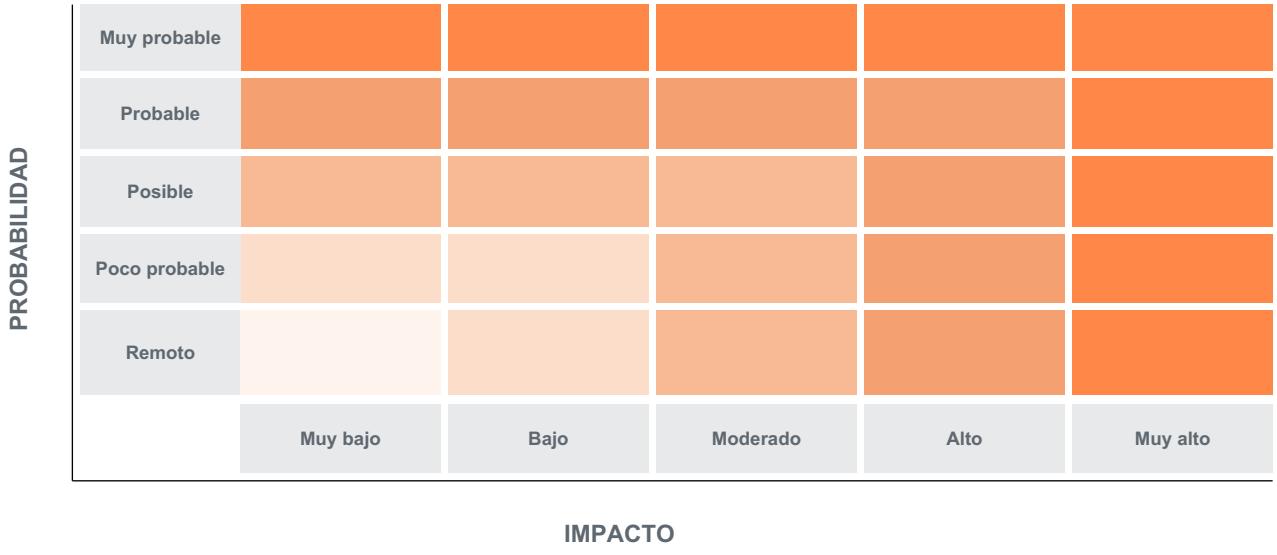
En conjunto, estas acciones refuerzan el compromiso del Grupo Aena con una gestión de riesgos eficaz, mejorando la capacidad de respuesta frente a desafíos actuales y futuros, y asegurando un control proactivo a través de herramientas innovadoras y formaciones continuas.

Riesgos en 2025

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 2025, se ha actualizado el Mapa de Riesgos teniendo en cuenta tanto fuentes internas, como fuentes externas (*World Economic Forum, The Global Risks Report, etc.*). 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 del Grupo Aena se detalla en el Apartado E del Bloque C - Informe Anual de Gobierno Corporativo (IAGC) y en la Nota 3. Gestión de los riesgos operativos, financieros y del clima de las Cuentas Anuales Consolidadas 2025 - Bloque A.

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.



Tras la aprobación del mapa de riesgos de 2025, las Direcciones Corporativas responsables de los riesgos evaluaron la idoneidad de los controles (actividades mitigadoras, planes de acción y planes de contingencia) e indicadores asociados a cada riesgo realizando, en su caso, las actualizaciones oportunas.

Retos y riesgos emergentes, mecanismos de control y actividades mitigadoras

En relación con los procedimientos seguidos por el Grupo 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 el Grupo, recabando de las áreas de gestión oportunas los planes de acción, planes de contingencia, actividades mitigadoras e indicadores de los principales riesgos.

Durante el año 2025, las Direcciones Corporativas realizaron evaluaciones trimestrales de la eficacia de las actividades mitigadoras, los planes de acción y planes de contingencia, así como la evaluación periódica de los indicadores (KRI) asociados a cada riesgo del Mapa de Riesgos Corporativo.

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.

CATEGORÍAS DE RIESGOS

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

CATEGORÍAS DE RIESGOS

TIPO DE RIESGOS	CONTENIDO	MECANISMOS DE CONTROL Y ACTIVIDAD MITIGADORAS
FINANCIEROS	Se engloban dentro de esta categoría los riesgos de financiación, variaciones de tipos de interés y de tipo de cambio, riesgo de liquidez y riesgo de crédito, así como los relacionados con pasivos contingentes y otros riesgos fuera de balance.	Política fiscal corporativa. Instrumentos de cobertura de tipo de interés, avales y fianzas. Sistema de control interno de la información financiera (SCIIF). Solicitud al Auditor Externo de examen, con alcance de seguridad razonable independiente, el Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera (SCIIF) de Aena S.M.E., S.A. (Sociedad dominante) y sociedades dependientes al 31 de diciembre de 2024, sobre la base de los criterios establecidos en COSO. Normativa interna y sistemas de control de la contratación.
LEGALES Y DE CUMPLIMIENTO	Son riesgos relacionados con el carácter de obligatoriedad de las normas legales establecidas por los distintos organismos e instituciones de ámbito nacional e internacional relacionados con el cumplimiento de la legislación general (medioambiental, mercantil, penal, fiscal, laboral…), regulación sectorial y las normativas internas, así como los riesgos que puedan afectar a la reputación del Grupo Aena, especialmente los riesgos relacionados con la corrupción.	Sistema de Cumplimiento normativo incluyendo procedimientos y políticas contra la corrupción y el fraude y política de gobierno corporativo. Seguimiento de acuerdos y litigiosidad con operadores comerciales. Gestión y monitorización de riesgos de cumplimiento a través de la aplicación SAP-RICUM y canal de denuncias. Política Fiscal Corporativa. DORA II. Código de Conducta. Política de Seguridad de la Información que incluye los riesgos en materia de protección de datos personales
DE INFORMACIÓN	Son riesgos relacionados con la fiabilidad en la elaboración, obtención y comunicación de información financiera y no financiera, tanto interna como externa, relevante para el Grupo Aena.	Sistema de Control Interno de la Información Financiera con certificación ISAE 3000. Sistema de Control Interno de la Información de Sostenibilidad (en desarrollo). Supervisión de la información financiera y no financiera por parte de los órganos de gobierno. Política General de Comunicación de la Información Financiera, No Financiera y Corporativa. Política de Comunicación y Contacto con los Accionistas.

CATEGORÍAS DE RIESGOS

TIPO DE RIESGOS	CONTENIDO	MECANISMOS DE CONTROL Y ACTIVIDAD MITIGADORAS
TECNOLÓGICOS	Son riesgos relacionados con la seguridad de las infraestructuras y los sistemas del ámbito tecnológico.	Plan de ciberseguridad y Plan Director de Seguridad de la Información. 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).
SOCIALES, MEDIOAMBIENTALES Y DE BUEN GOBIERNO	Son los riesgos asociados con los derechos sociales de los empleados y resto de personas relacionadas con la actividad del Grupo 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.	Estrategia ante el cambio climático (Planes de Acción Climática), análisis de riesgos climáticos y evaluación de necesidades de adaptación en los aeropuertos. Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medioambiente, certificado por una entidad externa acreditada bajo las normas UNE-EN ISO 9001 y UNE EN-ISO 14001. 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. Póliza de Responsabilidad Medioambiental. Política de Sostenibilidad. Estrategia de Sostenibilidad de Aena. Presencia en índices ESG, como *FTSE4good, DJSI.* Participación en el programa *Airport Carbon Accreditation y NEt Zero de ACI EU* Reporte a *Carbon Disclosure Project* (CDP).

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, Comisión de Auditoría y Comisión de Nombramientos, Retribuciones y Gobierno Corporativo, 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	2	3	4	5
	Análisis de materialidad	Elaboración progresiva del informe	Revisión y consolidación	Formulación del Informe de Sostenibilidad	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 la información de sostenibilidad, diseñados para garantizar la integridad 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 2025, 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 2025, 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):

- 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 Sostenibilidad, describiendo los riesgos asociados a la información de sostenibilidad, las tipologías de controles, así como el alcance de 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.

- Matriz de alcance, considerada el primer componente para la implementación del SCIIS en la que se identifica el alcance del SCIIS. Dicho alcance se configura sobre el mismo perímetro de consolidación de los estados financieros consolidados del Grupo Aena y el Informe de sostenibilidad, esto es, España, Brasil y Reino Unido, integrados por sus correspondientes aeropuertos. Asimismo, se ha partido del análisis de doble materialidad que incluye todos los aspectos de la cadena de valor, el cual ha permitido identificar las temáticas o procesos SCIIS. Una vez lo anterior, se ha definido 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 SCIIS identificados.

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.

El SCIIS del Grupo Aena de acuerdo con el modelo mencionado en el apartado anterior, define los siguientes responsables cuyas funciones se establecerán en el manual del SCIIS:

- 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. Definir los criterios de elaboración de los indicadores y métricas.
    2. Compilar la información necesaria para elaborar las métricas, indicadores, así como la restante información cualitativa publicada
    3. Establecer y ejecutar los controles que garanticen la calidad de los indicadores preparados.
    4. Velar por la realización eficaz de las evaluaciones de los controles en cada uno de los procesos de los que son responsables, así como de su documentación asociada.

- 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.
    4. Elaborar y actualizar la documentación soporte del SCIIS, junto con la unidad funcional de gestión o el aeropuerto que corresponda

- 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-iii), SBM-1 40 (b - c), SBM-1 40 (e - g), SBM-1 42 (a-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, 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 32 aeropuertos ubicados en distintos países como Reino Unido, Brasil, México y Jamaica.

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.

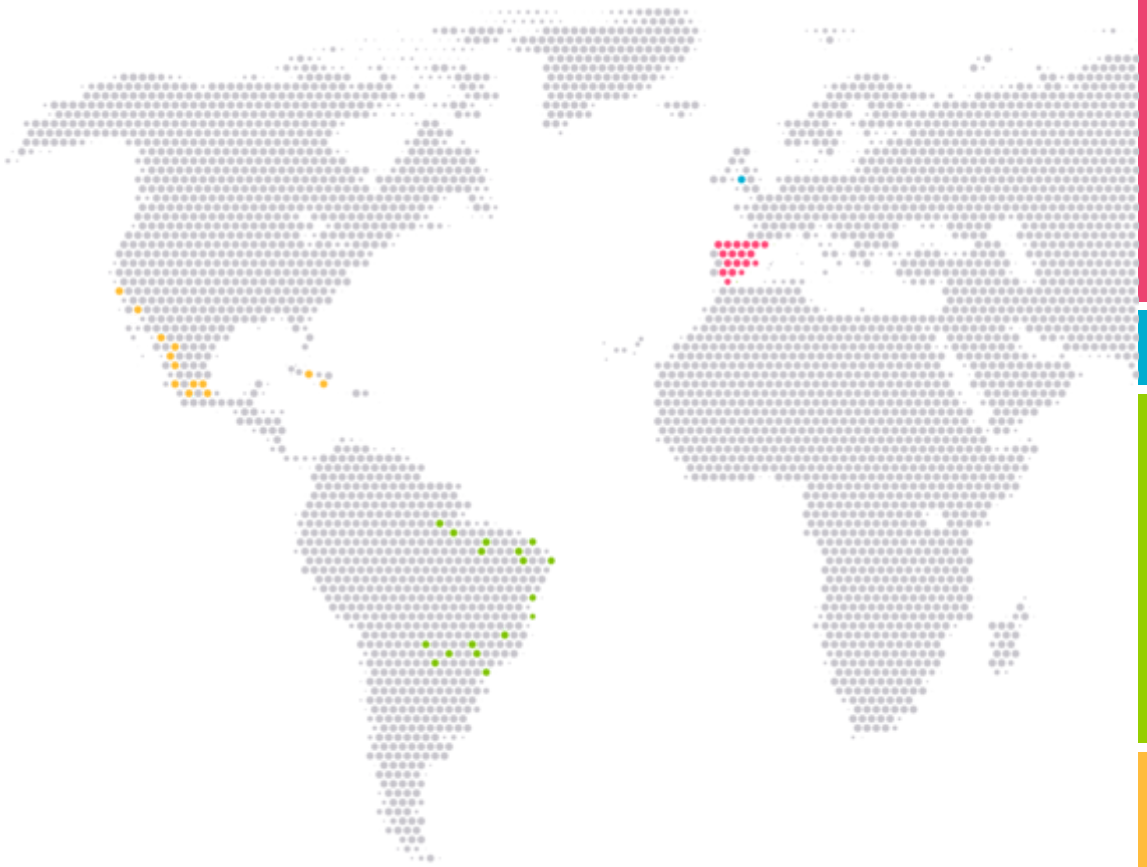
Mercados atendidos y cambios en el 2025

A continuación se muestra un comparativo entre los años 2024 y 2025 del desempeño operativo del Grupo Aena en los tres países donde dispone de un control operativo: España, Reino Unido y Brasil, con respecto al 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 país, 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	
2024	2025
Nº de empleados	
8.714	9.141
Pasajeros	
309.371.619	321.587.316
Operaciones	
2.590.962	2.696.414
Carga (tn)	
1.280.333	1.372.394

REINO UNIDO	
2024	2025
Nº de empleados	
944	999
Pasajeros	
16.735.984	17.562.426
Operaciones	
131.972	134.769
Carga (tn)	
30.666	27.534

BRASIL	
2024	2025
Nº de empleados	
851	913
Pasajeros	
43.375.976	45.687.441
Operaciones	
480.914	448.681
Carga (tn)	
110.804	133.972



España (#48)

A Coruña (LCG)	La Palma (SPC)
Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD)	León (LEN)
Albacete (ABC)	Logroño-Agoncillo (RJL)
Alicante-Elche Miguel Hernández (ALC)	Madrid - Cuatro Vientos (LECU)
Almería (LEI)	Melilla (MLN)
Asturias (OVD)	Menorca (MAH)
Algeciras / Helipuerto (AEI)	Málaga-Costa del Sol (AGP)
Badajoz (BJZ)	Palma de Mallorca (PMI)
Bilbao (BIO)	Pamplona (PNA)
Burgos (RGS)	Reus (REU)
César Manrique-Lanzarote (ACE)	Sabadell (QSA)
Córdoba (ODB)	Salamanca (SLM)
Ceuta / Helipuerto (JCU)	San Sebastián (EAS)
El Hierro (VDE)	Santiago-Rosalía de Castro (SCQ)
Federico García Lorca Granada-Jaén (GRX)	Seve Ballesteros-Santander (SDR)
Fuerteventura (FUE)	Sevilla (SVQ)
Girona-Costa Brava (GRO)	Son Bonet (LESB)
Gran Canaria (LPA)	Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna (TFN)
Huesca-Pirineos (HSK)	Tenerife Sur (TFS)
Ibiza (IBZ)	Valencia (VLC)
Internacional Región de Murcia (RMU)	Valladolid (VLL)
Jerez (XRY)	Vigo (VGO)
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (BCN)	Vitoria (VIT)
La Gomera (GMZ)	Zaragoza (ZAZ)

Reino Unido (#1)

Londres-Luton (LTN), **Reino Unido**.

Brasil (#17)

Aeroportos do Nordeste do Brasil S.A. (ANB):	**Bloco de Onze Aeroportos do Brasil S.A. (BOAB):**
Recife Guararapes - Gilberto Freyre (REC)	São Paulo/Congonhas - Deputado Freitas Nobre (CGH)
Maceió - Zumbi dos Palmares (MCZ)	Campo Grande (CGR)
Aracaju - Santa Maria (AJU)	Corumbá (CMG)
João Pessoa - Presidente Castro Pinto (JPA)	Ponta Porã (PMG)
Juazeiro do Norte - Orlando Bezerra de Menezes (JDO)	Santarém - Maestro Wilson Fonseca (STM)
Campina Grande - Presidente João Suassuna (CPV)	Marabá - João Correa da Rocha (MAB)
	Carajás - Parauapebas (CKS)
	Altamira (ATM)
	Uberlândia - Tenente Coronel Aviador César Bombonato (UDI)
	Montes Claros - Mário Ribeiro (MOC)
	Uberaba - Mário de Almeida Franco (UBA)

Sociedades participadas (#14)

Participación de Aena Internacional en 12 aeropuertos en **México y** 2 aeropuertos en **Jamaica.**

Los aeropuertos gestionados por el Grupo Aena, incluyendo España, Reino Unido (Londres-Luton) y Brasil, han concluido el ejercicio 2025 con un total de 384,8 millones de pasajeros (369,5 millones de pasajeros en 2024), lo que representa un incremento del 4,16 % respecto al año 2024. Asimismo, se gestionaron 3.280 miles de movimientos de aeronaves (3.204 miles de movimientos de aeronaves en 2024), registrando un aumento del 2,37 % en comparación con el ejercicio anterior, y se transportaron 1.533.901 toneladas de mercancía (1.421.804 toneladas de mercancía en 2024), lo que supone un aumento del 7,88 % 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.

	España		Reino Unido		Brasil	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Número de destinos servidos [A]	368	388	123	127	68	66

[A] Destino servido = Aquel con al menos 5.000 pasajeros

La estrategia en el Grupo Aena se implementa de la siguiente forma: en el Grupo Aena a través del Plan Estratégico 2022-2026, además en España a través de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y el Plan de Acción Climática 2021-2030; en Brasil con la Estrategia de Sostenibilidad 2024 - 2040 y el Plan de Acción Climática 2024 - 2040 y en el Aeropuerto de Londres-Luton con la ***Responsable Business Strategy*** 2024 - 2027 y ***Net Zero Roadmap 2040***.

Plan Estratégico 2022 - 2026 del Grupo Aena

En 2022, el Grupo Aena presentó su Plan Estratégico 2022-2026, con una revisión del mismo en 2024, 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.

Objetivos estratégicos

Durante el año 2024, el Grupo Aena realizó una revisión y actualización del 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 Brasil, una vez asumido el control de los 11 Aeropuertos de BOAB, se continúa con la ejecución de las obras obligatorias de acuerdo con las fechas comprometidas según el Contrato de Concesión.

Con fecha 11 de diciembre de 2025 se ha aprobado la fusión por absorción de la sociedad dependiente Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP) con su matriz Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP). No obstante, dicha operación aún está sujeta al cumplimiento de determinadas condiciones precedentes y plazos administrativos, estimándose que pueda completarse durante el primer semestre de 2026. Una vez completada la fusión, la sociedad dependiente Aena Desarrollo Internacional (ADI) pasará a ostentar una participación directa en GAP.

El 18 de Diciembre de 2025 se ha formalizado un acuerdo para la adquisición del 51% de una nueva sociedad *holding* propietaria y gestora del 100% del Aeropuerto de Leeds Bradford y del 49% del de Newcastle, ambos en el Reino Unido. El cierre de la operación. previsto para el segundo trimestre de 2026, está condicionado al cumplimiento de una serie de requisitos, entre los que se encuentra la obtención de las aprobaciones regulatorias pertinentes y la formalización de documentación de cierre.

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

Próximos pasos

Actualmente se esta trabajando en la elaboración del Plan Estratégico 2027-2031.

El DORA III establecerá el marco regulatorio del periodo 2027-2031 de la actividad aeronáutica en España, integrando el plan de inversiones de Aena para toda su red en España y orientándolo a acompasar la capacidad a la demanda prevista, reforzar la seguridad operacional, elevar la calidad del servicio y avanzar en sostenibilidad hasta alcanzar emisiones netas. Su tramitación esta siguiendo el procedimiento establecido: consultas con las compañías aéreas, presentación en los comités de coordinación aeroportuaria y elevación a las autoridades competentes hasta su aprobación por el Consejo de Ministros en septiembre de 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, consolidándola plenamente en el Plan Estratégico 2022-2026. Como parte de este compromiso, la Compañía adelantó 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.

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 aprobó en 2024 su Plan de Acción Climática y durante 2025 se ha aprobado su Estrategia de Sostenibilidad 2024-2040, 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 la Compañía, 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.

En relación al cambio climático, se tuvieron en cuenta las recomendaciones del *Financial Stability Board*, a través de su *Task Force on Climate-related Financial Disclosures* (TCFD), así como las directrices derivadas del suplemento sobre información relacionada con el clima de la Comisión Europea de la Directiva 2014/95/UE del Parlamento Europeo y del Consejo. Es destacable que el Grupo Aena se encuentra adherido como "*supporter*" al TCFD, consolidando su papel en el ámbito de las empresas líderes comprometidas en la lucha contra el cambio climático.

Para identificar los retos locales de los aeropuertos y de otros actores relevantes en materia de sostenibilidad, se realizaron reuniones con aeropuertos españoles y europeos, así como con otras empresas del ecosistema del sector aéreo tales como aerolíneas, fabricantes de aeronaves y productores energéticos. Asimismo, se tuvieron en cuenta los requerimientos marcados por los grupos de inversión, que desempeñan un papel cada vez más activo al influir en las organizaciones para abordar los riesgos materiales relacionados con la sostenibilidad o ESG.

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.

Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 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)**

- Crear un gran lugar para trabajar y desarrollarse profesionalmente
- Apoyar a vecinos y comunidad de forma significativa
- Proporcionar infraestructura para alcanzar cero emisiones netas
- Colaborar en innovación y tecnología del sector aeroportuario

***Estratégia de Sustentabilidade* 2024 - 2040, Aena en Brasil**

Temas ambientales:

Huella hídrica eficiente, Economía circular, Calidad del aire, Gestión del ruido, Preservación de la biodiversidad

Temas sociales:

Diversidad e inclusión, Desarrollo de la carrera profesional, Conciliación y motivación, Satisfacción del cliente Desarrollar una cultura sostenible

Estrategia de Sostenibilidad

La Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 en Aena 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. Se lleva a cabo una revisión anual del progreso de 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.

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.

Programas Estratégicos y datos clave de la Estrategia de Sostenibilidad de 2021-2030 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 *ground handling* sostenible.	Huella hídrica eficiente. Economía circular.	Movilidad sostenible Cooperación y concienciación. Calidad del aire. Gestión del ruido. Preservación de la biodiversidad	Relación con la comunidad. Gestión de personas.	Garantizar la transparencia de los resultados obtenidos a raíz del plan. Comunicación con las agencias de calificación ESG y los accionistas.
Algunos objetivos estratégicos	> Aeropuertos neutros en carbono en 2026. > Reducción del consumo de agua por pasajero. > Reducción de los contaminantes atmosféricos (NOx, SOx, PM). > *Zero Waste* 2040. > Proteger y fomentar la biodiversidad local y global.			> Limitar el impacto del ruido en las comunicaciones locales. > En 2026 triplicaremos respecto a 2019 el importe destinado a iniciativas de acción social. > Y en 2030, supondrá el 1% del beneficio neto. > Aumentar el número de mujeres en puestos de dirección.		
Algunos logros alcanzados durante 2025	**100% del consumo eléctrico procedente de fuentes renovables en la red española.** **74,4 % de reducción de emisiones propias de CO_2e en la red española con respecto al año base 2019, (70,4 % reducción en el 2024).** **El objetivo de alcanzar el objetivo *NET ZERO* de ACI EU, relativo al alcance 1 y 2, se ha anticipado en 10 años, modificando su meta inicial de 2040 al año 2030.** **Se incrementa el número de aeropuertos implicados y el nivel de las certificaciones ACA.**					

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 E1, E2, E3, E4 y E5).

El Grupo Aena ha desarrollado e implementado diversas iniciativas destinadas a mejorar la sostenibilidad de sus productos y servicios:

- **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.

- **Desarrollo y gestión de sus infraestructuras de forma sostenible**: En España, Aena se encuentra en tramites de implantación de la metodología BREEAM (*Building Research Establishment Environmental Assessment Method*) en el desarrollo y gestión de sus ampliaciones y nuevas infraestructuras. BREEAM es uno de los estándares internacionales más reconocidos para la evaluación ambiental de edificios y proyectos de ingeniería civil, y su aplicación permite asegurar que las nuevas infraestructuras cumplen con los más altos requisitos en eficiencia energética, gestión responsable de recursos, reducción de emisiones y bienestar de los usuarios. Además de la implantación de estándares ambientales como BREEAM, Aena está impulsando la certificación WELL en la construcción de sus futuros edificios más emblemáticos. La certificación WELL, reconocida internacionalmente, evalúa y promueve el bienestar físico y mental de las personas que ocupan los edificios, a través de criterios como la calidad del aire, la iluminación natural, el confort térmico, la ergonomía, la alimentación saludable y la promoción de la actividad física.

La integración de la metodología WELL en las infraestructuras de Aena contribuye a crear entornos laborales más saludables, incrementa la satisfacción y productividad de los empleados, y refuerza la imagen de la organización como referente en sostenibilidad y bienestar. Esta apuesta por el bienestar de las personas se alinea con las mejores prácticas internacionales y responde a las expectativas de los grupos de interés, consolidando a Aena como líder en la gestión responsable y humana de sus activos.

- **Innovación Tecnológica para la Sostenibilidad:** Ligada a la optimización de procesos mediante el uso de tecnologías avanzadas, el desarrollo e impulso de nuevos modelos energéticos mas 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.

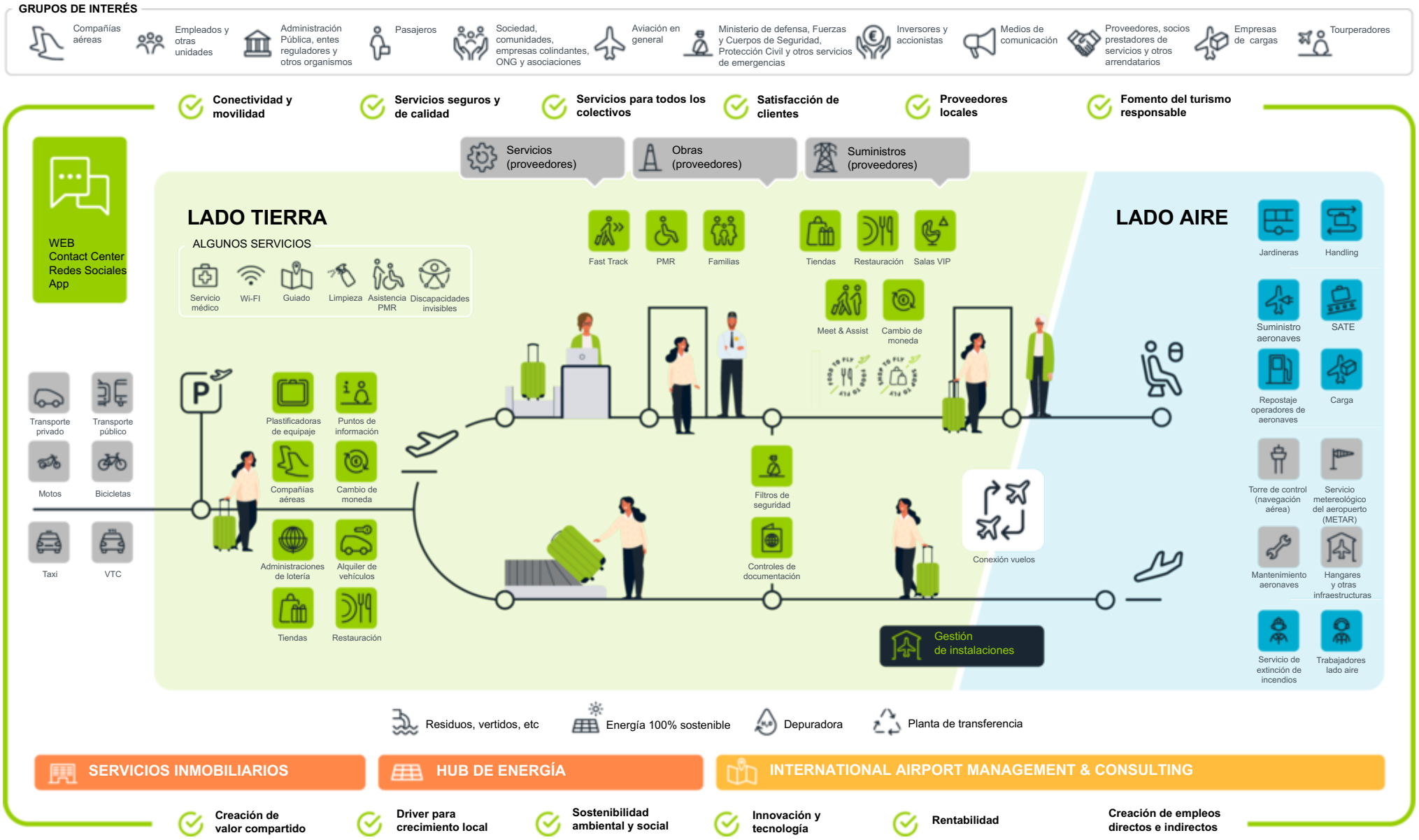
Además, el Grupo Aena trabaja en estrecha colaboración con sus principales grupos de interés para cumplir sus objetivos de sostenibilidad reflejados en su estrategia, destacando:

- **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, garantizando que los estándares ambientales se apliquen de forma consistente.

- **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.

El Grupo Aena y su cadena de valor

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



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 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 32 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.

Actividades de la cadena de valor

Las actividades de la cadena de valor se describe a continuación, identificando los proveedores aguas arriba y aguas abajo:

Aguas 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.

En cuanto a la gestión de insumos y cadena de suministro, el Grupo Aena ha desarrollado un enfoque estructurado para disponer, desarrollar y garantizar los insumos necesarios para la gestión de sus operaciones. El aprovisionamiento se realiza mediante procedimientos de contratación regidos por principios de transparencia, concurrencia competitiva e igualdad de trato (ver detalle en G1-2). La identificación de necesidades se vincula a los planes de inversión, mantenimiento y operación de la red aeroportuaria.

Aguas Abajo

Las actividades y servicios de aguas 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 -aterrizaje y despegue-, Control de Tránsito Aéreo, control de plataforma, servicios meteorológico, actividades de *handling* (*baggages, 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.

Sinergias con la cadena de valor

La cadena de valor utiliza 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 aguas abajo puede ser de corto, medio o largo plazo. Por último, cabe resaltar que la mayoría de las entidades aguas abajo están ubicadas en las mismas jurisdicciones en las que opera el Grupo Aena.

En lo referente con los resultados del modelo de negocio para las partes interesadas, las actividades del Grupo Aena están orientadas a la generación de valor sostenible para sus principales grupos de interés, tanto en el corto como en el medio y largo plazo.

Para los clientes, en particular los pasajeros, el Grupo Aena proporciona actualmente una amplia conectividad aérea con acceso a múltiples destinos nacionales e internacionales, para ellos igual que para las compañías aéreas proporciona unas infraestructuras modernas y eficientes que facilitan la operativa aérea, manteniendo el liderazgo en seguridad y eficiencia operacional, con espacios comerciales mejorados y servicios optimizados. Todo ello se sustenta en altos estándares de calidad y seguridad operacional. De cara al futuro, se prevé ampliar la capacidad de las infraestructuras mediante importantes inversiones que permitirán el crecimiento de los espacios comerciales y la mejora continua de la experiencia del pasajero.

Para los inversores, el modelo de negocio del Group Aena genera actualmente una rentabilidad sostenida respaldada por una política de dividendos estable y atractiva del sector. En el horizonte próximo, se espera mantener un crecimiento sostenible alineado con la evolución de la demanda aeroportuaria, reforzar la resiliencia de la compañía frente a riesgos climáticos y regulatorios emergentes, y consolidar márgenes de rentabilidad sólidos con un control eficiente del endeudamiento.

Las comunidades locales y la sociedad en general se benefician actualmente de la generación de empleo directo e indirecto que impulsa el Grupo Aena, actuando como catalizadores de la economía y el turismo. De cara al futuro, el compromiso se orienta hacia la descarbonización progresiva con el objetivo de alcanzar emisiones netas cero, el impulso de la economía circular y la movilidad sostenible, adelantando objetivos ambientales e incrementando las certificaciones ambientales de los aeropuertos.

Finalmente, para los proveedores y socios comerciales, el Grupo Aena mantiene actualmente relaciones comerciales estables y de largo plazo que generan un volumen de negocio significativo, con procesos de licitación transparentes y contratos de largo plazo. En los próximos años se prevé mejorar la integración de criterios ESG en toda la cadena de suministro, fomentar la colaboración en innovación tecnológica y sostenibilidad, y expandir las oportunidades de negocio a través del crecimiento de la actividad internacional.

SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas

SBM-2 45 (a - 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), establece las condiciones que deberán cumplirse en los aeropuertos de la red de Aena en España en materia de calidad, medioambiente, capacidad y planeación de inversiones. Este documento, aprobado por el Gobierno de España a propuesta del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, detalla las inversiones obligatorias que Aena debe llevar a cabo en España, 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** 2022-2026 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 de 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** cuyo objetivo es de reconocer la importancia de la gestión de los grupos de interés como elemento clave para alcanzar el interés social y desarrollar un modelo de negocio responsable y sostenible y establecer los principios y directrices de dicha gestión, entendiendo como grupos de interés aquellos colectivos que tienen la capacidad de influir en el logro de los objetivos de la Aena o pueden verse impactados por su actividad. La aprobación y supervisión 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; y algunos de sus principios rectores son:

- Construir 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.
- Garantizar la legalidad vigente en todas sus relaciones, actuando con eficiencia, transparencia y ética, y alineándose con su Política contra la corrupción y el fraude.
- Facilitar 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.
- Mantener relaciones abiertas y colaborativas con autoridades, organismos reguladores y administraciones públicas.
- Promover 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.
- Evaluar periódicamente los mecanismos de relación para garantizar que responden de manera eficiente a las necesidades de cada momento.
- Impulsar la participación activa de los grupos de interés en el proyecto empresarial, fomentando la creación de valor compartido para todos los involucrados.
- Construir relaciones robustas, estables y a largo plazo, fundamentadas en la corresponsabilidad, el respeto y la integridad.
- Promover la diversidad en todas sus formas, con especial atención al desarrollo profesional de sus colaboradores y miembros.

Por otro lado, la Compañía asegura la participación de las personas trabajadoras 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.

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.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, la gestión de grupos de interés se materializa mediante una estrecha colaboración con el ayuntamiento local como propietario del terreno, y a través del *London Luton Airport Consultative Committee (*LLACC), que se reúne trimestralmente según los requisitos locales. Además, la Estrategia de Negocio Responsable, actualizada cada tres años, prioriza las opiniones de los grupos de interés y las cuestiones materiales para la comunidad. Para temas específicos como el ruido, el equipo de Operaciones de Vuelo organiza consultorios, semanas de participación y encuentros directos con los grupos de interés.

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.

Cada Unidad / aeropuerto, en España, a nivel local, analiza la siguiente información:

Revisión anual

Se realiza una revisión periódica de la información relevante para evaluar y actualizar los procesos.

Grupos de interés con las que actúa

Identificación con los grupos de interés con los que interactúa directamente.

Necesidades y expectativas

Análisis de las necesidades y expectativas de dichos grupos de interés para garantizar su alineación con los objetivos estratégicos del Grupo.

Requisitos aplicables

Verificación y cumplimiento de los requisitos normativos, legales y otros estándares aplicables.

Mecanismos de seguimiento, comunicación y revisión

Implementación de herramientas y procedimientos que permitan monitorear, comunicar y revisar las acciones realizadas.

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, Aena realiza en España 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 S3.

Comunicación del Grupo Aena con sus grupos de interés

Redes Sociales	Alianzas	Web	Prensa	Diálogo	Informe de sostenibilidad y otros informes	Comisión de Nombramientos y Retribuciones	Consejo de administración

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

Objetivos Comunes

Principales Grupos de Interés	Herramientas de evaluación y comunicación	Necesidades y Expectativas
Ministerio de Defensa, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Protección Civil y otros servicios de emergencias	Comité especializados (emergencia, Nacional de Seguridad, Simulacros, etc.) Comité Auditorías de AESA e internas Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento	Proactividad Retroalimentación
Sociedad, comunidades locales / empresas colindantes / ONGs / asociaciones	Comité especializados (emergencia, Nacional de Seguridad, Simulacros, etc.) Comité Auditorías de AESA e internas Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento	Minimización del impacto ambiental de las actividades aeroportuarias Sostenibilidad Responsabilidad Corporativa Cooperación Accesibilidad a la información
Inversores y accionistas	Reuniones Junta General Información pública Comunicaciones a la CNMV Canales de contacto de relación con Inversores	Transparencia Buena reputación Innovación Responsabilidad Social Corporativa
Medios de comunicación	Reuniones Seguimiento y gestión de RQS Seguimiento de noticias en los medios	Transparencia Cumplimiento normativo
Proveedores, socios prestadores de servicios y otros arrendatarios, empresas de carga, turoperadores	Contactos directos y reuniones con contratistas, arrendatarios, agentes handling, Comités de usuarios, gestión de RQS Indicadores Seguimientos y Análisis Grupos de trabajo Análisis de resultados del servicio prestado Encuestas Salas VIP, parking y servicios comerciales, compañías Foros y conferencias	Requisitos contractuales claros, alcanzables y estables Transparencia Igualdad de trato Agilidad en las tramitaciones Normas de actuación o requisitos asumibles Estabilidad
Aviación General	Comité de usuarios Contacto directo/ reuniones Grupos de trabajo	Calidad en el servicio Procedimientos operativos eficientes y coordinados Ampliación de horario para vuelos nocturnos Servicio de handling para aerotaxis Posibilidad de operaciones instrumentales de no precisión

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 2025, 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 2025 el Grupo Aena ha 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 Compañía, 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* y *Fast Track* (acceso preferente al control de seguridad) 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, subtitulado y audiodescripción de vídeos, y el reproductor multimedia utilizado.

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

SBM-3 48 (a - g)

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. Estos impactos, riesgos y oportunidades son el resultado del proceso de evaluación de doble materialidad llevado a cabo por el Grupo Aena, cuya metodología y resultados se detallan en los apartados IRO-1 e IRO-2 del presente informe. A través del Plan Estratégico, Estrategias de sostenibilidad y Planes de Acción Climática para cada una de las tres regiones, se han 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, la comunidad científica a través de organizaciones como el IPCC, entre otras, advierte de cómo las temperaturas serán cada vez más extremas y cómo los eventos meteorológicos aumentarán su frecuencia e intensidad, pudiendo incrementar los costes operativos y afectar a la infraestructura aeroportuaria. Esto requiere medidas de adaptación para seguir garantizando la continuidad de las operaciones en los aeropuertos. Sin embargo, el cambio climático también presenta 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 aumentan 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 identifican los 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, convirtiéndose por tanto en otro asunto de material importancia. 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.

En relación con los recursos hídricos, el Grupo Aena ha identificado como impacto material el consumo de agua en actividades aeroportuarias y de la cadena de valor. Este impacto, estrechamente relacionado con la emergencia climática, ha sido integrado en los planes estratégicos y de sostenibilidad del Grupo, estableciendo objetivos específicos e indicadores de desempeño en la gestión del agua, en línea con el compromiso de Aena con la protección de los recursos naturales y la resiliencia de sus operaciones frente a los retos ambientales actuales y futuros.

Respecto a los impactos relacionados con la biodiversidad, se encuentran 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.

Dentro del contexto de la economía circular, destaca la relevancia de gestionar de manera responsable los residuos generados tanto por las operaciones propias como la cadena de valor. El Grupo Aena demuestra su compromiso a través de acciones como la implantación de sistemas de recogida selectiva, la valorización de residuos, la incorporación de materiales reciclados en infraestructuras y la colaboración con proveedores para fomentar modelos de economía circular en la cadena de suministro. Gracias a estas medidas, no solo se logra minimizar el impacto ambiental sino también optimizar costes y aportar valor añadido para la Compañía y sus grupos de interés.

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 lo que respecta a los colectivos afectados, se ha considerado como impacto significativo la influencia de las operaciones del Grupo sobre las comunidades locales, especialmente en la generación de empleo y el desarrollo socioeconómico en las áreas próximas a las infraestructuras aeroportuarias. El enfoque del Grupo prioriza la colaboración activa con las comunidades, la transparencia y la búsqueda de soluciones que equilibren el desarrollo de la actividad aeroportuaria con la protección de los derechos y expectativas de los grupos de interés locales.

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.

Con respecto a la conducta empresarial, el Grupo Aena ha identificado como impactos materiales positivos la adopción de prácticas responsables en la contratación de proveedores y el impulso de una ética corporativa centrada en el cumplimiento normativo, buscando así prevenir conductas que pudieran perjudicar la reputación y la confianza en la Compañía. Desde la perspectiva financiera, el riesgo material identificado ha sido la fuerte dependencia de proveedores externos para ciertos servicios. Estos aspectos materiales son abordados mediante políticas y procedimientos específicos en materia de ética, cumplimiento y buen gobierno, así como a través de acciones de formación y sensibilización dirigidas a empleados y colaboradores.

Todos estos 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, a través de 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. La identificación de estos IROs ha impulsado adaptaciones concretas en el modelo de negocio, incluyendo inversiones en infraestructura fotovoltaica, electrificación de equipos de asistencia en tierra y acuerdos para la distribución de SAF. Asimismo, el Plan de Inversiones refleja esta reorientación estratégica, destinando recursos específicos a proyectos de eficiencia energética, adaptación climática y digitalización.

Estas estrategias se desarrollan con un enfoque temporal claro para abordar cada desafío. A corto plazo, las acciones se centran en la implementación de medidas inmediatas que permitan reducir las emisiones y continuar garantizando el cumplimiento de las regulaciones ambientales. A medio plazo, la Compañía trabaja en la transformación tecnológica y la electrificación progresiva de sus operaciones. Uno de los objetivos más ambiciosos es el de lograr ser Net Zero en carbono en 2030 en España, 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 indirectos en sus relaciones comerciales con proveedores y colaboradores a lo largo de la cadena de valor.

Además, mediante el 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.

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 Compañía 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 2025, la metodología empleada para la identificación y gestión de los Impactos, riesgos y oportunidades 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.

Mediante un análisis de resiliencia inicial, el Grupo Aena trabaja para fortalecer su capacidad de anticipación y adaptación en un entorno cambiante. Este ejercicio permite avanzar en la identificación y gestión de impactos, riesgos y oportunidades, con el fin de minimizar posibles efectos negativos y aprovechar las oportunidades que surgen de la innovación, la sostenibilidad y la transformación tecnológica. De esta manera, el Grupo Aena continúa impulsando un modelo de negocio competitivo y responsable, alineado con las expectativas globales de desarrollo sostenible y las necesidades de sus grupos de interés. Para más información, consultar apartados **E1-SBM-3**.

El Grupo Aena cuenta con un conjunto integrado de sistemas de gestión certificados bajo normas ISO que estructuran y regulan sus operaciones en aspectos clave como la calidad, el medio ambiente, la seguridad y la eficiencia energética. Estos sistemas normalizados permiten estandarizar procesos, garantizar el cumplimiento de requisitos legales y compromisos voluntarios, y impulsar la mejora continua en la gestión aeroportuaria.

A continuación se detallan los principales sistemas de gestión implementados:

	Instrumentos de Gestión	
Medioambiente (ISO 14001)	Aborda los aspectos ambientales más significativos vinculados a la actividad aeroportuaria, entre otros: emisiones acústicas, contaminación atmosférica, emisiones de gases de efecto invernadero, consumo de agua, consumo de energía, residuos peligrosos y no peligrosos, vertidos, contaminación de suelos y control ambiental de proveedores. Esta certificación abarca el 100% de la actividad 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.	Certificados: servicios centrales y aeropuertos en España y Reino Unido.En 2025 se ha superado de manera satisfactoria la segunda auditoría de seguimiento, tras la renovación en 2023. 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.
Calidad (ISO 9001)	Norma internacional basada en la gestión y los requisitos de control de los procesos destinada a alcanzar la mejora de los mismos, centrándose en la detección y determinación de procesos de la Compañía como actividad decisiva para un funcionamiento eficaz. En el marco del sistema, y mediante auditorías muestrales que se realizan periódicamente en los centros, se garantiza la mejora continua de la calidad de los procesos, logrando satisfacer las necesidades y expectativas de los clientes.	Certificados: servicios centrales y aeropuertos de España. En 2025 se ha superado de manera satisfactoria la segunda auditoría de seguimiento, tras la renovación en 2023. En la red de aeropuertos de la filial de Aena Brasil se encuentra en proceso de implementación el Sistema de Gestión Integrado, estando prevista la certificación entre 2025-2026.
Reglamento E*nvironmental Management and Audit Scheme* (EMAS)	Define un esquema de gestión y auditorías ambientales, basándose en la norma ISO 14001, y propone una sistemática eficaz para ayudar a las organizaciones a gestionar y mejorar de manera continua su desempeño ambiental. EMAS contiene requisitos propios que le convierten en un modelo de excelencia para la gestión ambiental.	Aeropuertos de Menorca y de Tenerife Sur, siendo la fecha de la última validación en 2025.
Eficiencia energética (ISO 50001)	Norma internacional de sistemas de gestión de energía que proporciona una herramienta para optimizar sistemáticamente el rendimiento energético y fomentar una gestión más eficiente de la energía.	En 2025 se ha superado de manera satisfactoria la segunda auditoría de seguimiento: • Aeropuerto de Reus. • Aeropuerto de Valladolid. • SATE Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. • Aeropuerto de Zaragoza. • Aeropuerto de Londres-Luton. Adicionalmente, en 2024 se han certificado: • Aeropuerto de Menorca. • Aeropuerto de Valencia.

	Instrumentos de Gestión	
Airport Carbon Accreditation	*Airport Carbon Accreditation* es el único programa global de certificación de gestión del carbono para aeropuertos, con respaldo institucional. Evalúa y reconoce de forma independiente los esfuerzos de los aeropuertos por gestionar y reducir sus emisiones de carbono mediante siete niveles de certificación: Nivel 1, Nivel 2, Nivel 3, Nivel 3+, Nivel 4, Nivel 4+ y Nivel 5. A través de sus 7 niveles de certificación, el programa reconoce que los aeropuertos se encuentran en diferentes etapas de su camino hacia la gestión integral del carbono.	España: • Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (Nivel 4). • Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández (Nivel 3). • Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat (Nivel 4). • Aeropuerto de Bilbao (Nivel 1). • Aeropuerto de El Hierro (Nivel 1). • Aeropuerto de, Fuerteventura (Nivel 1). • Aeropuerto de Gran Canaria (Nivel 1). • Aeropuerto de Ibiza (Nivel 3). • Aeropuerto de César Manrique-Lanzarote (Nivel 2). • Aeropuerto de La Gomera (Nivel 1). • Aeropuerto de La Palma (Nivel 1). • Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol (Nivel 3). • Aeropuerto de Menorca (Nivel 3). • Aeropuerto de Palma de Mallorca (Nivel 4). • Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro (Nivel 1). • Aeropuerto de Sevilla (Nivel 1). • Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna (Nivel 1). • Aeropuerto de Tenerife Sur (Nivel 1). • Aeropuerto de Valencia (Nivel 1). Reino Unido: • Aeropuerto de Londres-Luton (Nivel 4). Brasil: • Aeropuerto de Juazeiro do Norte-Orlando Bezerra de Menezes (Nivel 1). • Aeropuerto de João Pessoa-Presidente Castro Pinto (Nivel 1). • Aeropuerto de Campina Grande-Presidente João Suassuna (Nivel 1). • Aeropuerto Internacional de Recife/Guararapes-Gilberto Freyre (Nivel 1). • Aeropuerto Internacional de Aracaju-Santa Maria (Nivel 1). • Aeropuerto Internacional de Zumbi dos Palmares-Maceió (Nivel 1).
Norma ISO 20906	Norma específica para el seguimiento de la afección acústica a través de los Sistemas de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo de los aeropuertos. La obtención de esta acreditación supone un paso más para asegurar la calidad de los datos que el Grupo Aena ofrece públicamente. 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.	• 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.

4. Gestión de impactos, riesgos y oportunidades (IROs)

IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa

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 llevó 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 pudieran 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. Este proceso ha sido actualizado durante el ejercicio 2025.

La evaluación de la doble materialidad del Grupo Aena 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 (España, Brasil y Reino Unido, Aeropuerto de Londres-Luton), así como los compromisos, objetivos y el desempeño en materia ESG. El análisis incluye a las sociedades del perímetro de consolidación del presente Informe de Sostenibilidad (ver **NEIS 2-BP-1**).

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"**.

   Además, 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); y 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. Este análisis ha incorporado un enfoque que distingue entre impactos brutos, considerados en ausencia de medidas de mitigación o remediación, y los impactos residuales que se producen tras la aplicación de dichas medidas, con el objetivo de reflejar la exposición real del Grupo antes de cualquier acción correctiva.

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”. 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 “Contaminación acústica”, pues si bien las principales afectaciones causadas por los niveles de ruido pueden generarse en las comunidades aledañas a los aeropuertos, la contaminación sonora tiene naturaleza ambiental, por lo que sus impactos se enmarcan en “NEIS E2 - Contaminación”.

La vinculación entre impactos, riesgos y oportunidades se ha realizado analizando qué riesgos u oportunidades derivan de cada impacto identificado. Por ejemplo, el impacto “Afectación a las comunidades del entorno por impacto acústico” se relaciona con el riesgo “Aumento de costes, perjuicio reputacional y pérdida de ingresos por impacto acústico”. Este análisis se ha llevado a cabo de forma sistemática durante todo el proceso de identificación de IROs.

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 en cuanto a la evaluación de la materialidad de impacto y la materialidad financiera, teniendo en cuenta los horizontes temporales analizados en el corto plazo (1 año), el medio plazo (de 1 a 5 años) y el largo plazo (más de 5 años):

Materialidad de impacto:

Las áreas corporativas y las unidades de negocio en España, Brasil y Reino Unido (Aeropuerto de Londres-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, siempre y cuando esta sea mayor.

Además, en la materialidad de impacto se ha involucrado a diversos representantes de 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 con puntuaciones del 1 al 5 basándose en información cuantitativa y/o cualitativa (a cada rango numérico se le asigna una descripción cualitativa). Estas escalas se han definido de manera específica para los impactos sociales, ambientales y de gobernanza, estableciendo en cada caso definiciones claras y cuantitativas para la magnitud, el alcance y, cuando ha correspondido, el carácter de irremediabilidad. La probabilidad se ha medido cuantitativamente, con una puntuación del 1 al 5, basándose en información cualitativa y/o cuantitativa. Una vez obtenidas la puntuaciones correspondiente, se han comparado con el umbral establecido, el cual se fijó en 3, permitiendo determinar si los impactos se consideran materiales o no.

Materialidad financiera:

Para el análisis de la materialidad financiera, 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.

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 contexto, y en línea con la CSRD, se otorga una atención prioritaria a los riesgos relacionados con la sostenibilidad. Esta consideración se refleja en la integración de dichos riesgos en la matriz de riesgos y en los procesos de toma de decisiones estratégicas, asegurando que los riesgos ESG se aborden con carácter preferente cuando puedan generar efectos significativos en el corto, medio o largo plazo (en el caso de los riesgos y oportunidades en relación con el cambio climático, los escenarios y horizontes temporales se detallan en el capítulo NEIS **E1**).

En este sentido, las escalas de valoración del potencial efecto financiero son de carácter cuantitativo, basándose en información cuantitativa y/o cualitativa, y la escala de probabilidad es la misma que se ha utilizado para evaluar la materialidad de impacto, ambas siendo valoradas en una escala del 1 al 5. Con dichas valoraciones se ha obtenido el nivel de materialidad de riesgos y oportunidades al aplicar el umbral, el cual se fijó en 3 al igual que en la materialidad de impacto.

La determinación de los umbrales de materialidad de impacto y financiera se basó en una revisión exhaustiva de los resultados. Durante esta etapa se garantizó que todos los temas considerados como materiales fueron incluidos, en base al criterio experto de los participantes en el proceso de doble materialidad, al tiempo que se descartaban aquellos considerados no materiales.

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.

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 tuvieron 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 potenciales efectos financieros, se tomaron 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. Durante el análisis de doble materialidad, se identificaron y evaluaron de manera separada algunos IROs para cada fase de la cadena de valor. Sin embargo, con el fin de simplificar su presentación en el informe, estos IROs se divulgan de manera agregada.

Los resultados del proceso fueron validados por las direcciones de las áreas corporativas y han sido revisados por el Comité de Dirección Ejecutivo, la Comisión conjunta de Sostenibilidad y Auditoría, y posteriormente validados 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.

Durante el ejercicio del 2025, el análisis de doble materialidad se ha actualizado para reflejar cambios en la evaluación y consolidación de impactos, riesgos y oportunidades (IROs), en línea con el contexto regulatorio y operativo. Entre los principales ajustes destacan:

– Revisión de las evaluaciones para determinados IROs, considerando la evolución del contexto y la percepción de los grupos de interés.

– Consolidación de IROs en áreas sociales (p.ej., condiciones de trabajo e igualdad) para mejorar la coherencia metodológica.

– Inclusión de nuevos IROs relacionados con riesgos emergentes, como transición climática, ciberseguridad y seguridad personal.

– Ajustes en la denominación de algunos subtemas para mayor claridad y alineación con los estándares NEIS.

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

El proceso de evaluación de doble materialidad se actualiza anualmente, lo que permite al Grupo Aena adaptarse a los cambios en el contexto operativo y regulatorio, buscando garantizar la relevancia y exactitud de su gestión y divulgación de los aspectos de sostenibilidad. Además, este análisis de doble materialidad está integrado en el *Enterprise Risk Management* (ERM) del Grupo Aena, lo que asegura que los riesgos y oportunidades identificados se incorporen al mapa de riesgos corporativo y se gestionen conforme al Sistema de Control de Riesgos, con responsables asignados y seguimiento en los comités internos.

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 (NEIS) 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.

Matriz de Doble Materialidad

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 en 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	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
	Mitigación del cambio climático	Emisiones directas e indirectas de gases de efecto invernadero de Alcance 1, 2 y 3.	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
		Afectación a las comunidades del entorno por impacto acústico.	Cadena de valor descendente	Negativo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
Recursos hídricos y 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
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	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
Uso de los recursos y 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 los trabajadores.	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
		Afectación a la seguridad y salud de los trabajadores de Aena debido a las condiciones laborales (estrés, condiciones climáticas extremas - estrés térmico, desplazamiento hacia y desde el trabajo, exposición constante a vías con tránsito, etc.)	Operaciones propias	Negativo	Potencial	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 los trabajadores.	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo

Tema	Subtema	Descripción	Ubicación en la cadena de valor	Negativo / Positivo	Real / Potencial	Horizonte temporal
Trabajadores de la cadena de valor	Condiciones de trabajo	Contribución a la generación de empleo digno y respetuoso y generación de unas condiciones de contratación justas para los trabajadores de la cadena de valor.	Cadena de valor ascendente y descendente	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
		Afectación a la seguridad y salud de los trabajadores de la cadena de valor debido a las condiciones laborales (estrés, condiciones climáticas extremas - estrés térmico, desplazamiento hacia y desde el trabajo, exposición constante a vías con tránsito, etc.)	Cadena de valor ascendente y descendente	Negativo	Potencial	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
	Igualdad de trato y oportunidades para todos	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
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 de la experiencia del cliente a través de un servicio ágil, eficiente e innovador en el que se utilizan herramientas de 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
		Mejora de la experiencia del cliente debido 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
		Afectación a las operaciones 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	Gestión de las relaciones con los proveedores, incluidas las prácticas de pago	Prácticas éticas en la contratación de proveedores.	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
	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 (riesgos y oportunidades)

Tema	Subtema	Descripción	Ubicación en 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	Largo plazo
		Disrupción operativa y daños en infraestructuras debidos a eventos meteorológicos asociados al cambio climático (olas de calor, precipitaciones extremas, sequías, etc.)	Operaciones propias	Riesgo	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
		Transición climática (cambios regulatorios, tecnológicos, mercado y reputacionales)	Toda la cadena de valor	Riesgo	Corto plazo / Medio plazo / 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	Implementación de medidas de eficiencia energética (edificios aeroportuarios más eficientes…)	Operaciones propias	Oportunidad	Corto plazo
		Generación de energía eléctrica de fuentes renovables a través de la implementación de su plan fotovoltaico.	Operaciones propias	Oportunidad	Medio plazo / Largo plazo
Contaminación	Contaminación del aire	Aumento de costes, perjuicio reputacional y pérdida de ingresos por impacto acústico.	Operaciones propias	Riesgo	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
Personal propio	Condiciones de trabajo	Limitaciones en la planificación y gestión de contratación para la incorporación y capacitación de nuevo personal.	Operaciones propias	Riesgo	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
Consumidores y usuarios finales	Inclusión social de los consumidores o usuarios finales	Interrupción del servicio o disminución de la capacidad operativa o brechas de datos por ciberataques.	Operaciones propias	Riesgo	Medio plazo / Largo plazo
		Ocurrencia de un incidente/accidente aéreo o un acto de interferencia ilícito.	Cadena de valor descendente	Riesgo	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
	Seguridad personal de los consumidores o usuarios finales	Afectación a la operativa y a la experiencia del cliente debido a la ejecución de las inversiones planificadas.	Operaciones propias	Riesgo	Medio plazo / Largo plazo
Conducta empresarial	Gestión de las relaciones con los proveedores, incluidas las prácticas de pago	Dependencia de los servicios prestados por terceros.	Cadena de valor ascendente y descendente	Riesgo	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo

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

IRO-2 56

Requisitos de divulgación	Página
BP-1: Base general para la elaboración del estado de sostenibilidad	4
BP-2: Información relativa a circunstancias específicas	6
GOV-1: El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión	10
GOV-2: Información facilitada a los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa y cuestiones de sostenibilidad abordadas por ellos	20
GOV-3: Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos	22
GOV–4: Declaración sobre la debida diligencia	24
GOV–5: Gestión de riesgos y controles internos de la divulgación de información sobre sostenibilidad	26
SBM-1: Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor	36
SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas	46
SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	52
IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	56
IRO-2: Requisitos de divulgación establecidos en las NEIS cubiertos por el estado de sostenibilidad de la empresa	63
MDR-P: Políticas adoptadas para gestionar las cuestiones de sostenibilidad de importancia relativa	Se encuentra en cada NEIS temática
MDR-A: Actuaciones y recursos en relación con las cuestiones de sostenibilidad de importancia relativa	Se encuentra en cada NEIS temática
MDR-M: Parámetros en relación con las cuestiones de sostenibilidad de importancia relativa	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	95
E1-1: Plan de transición para la mitigación del cambio climático	95
E1 - NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	97
E1 - NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa	98
E1-2: Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo	105
E1-3: Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático	105
E1-4: Metas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo	111
E1-5: Consumo y combinación energéticos	116
E1-6: Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales	124
E1-7: Absorciones de GEI y proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono	132
E1-8: Sistema de fijación del precio interno del carbono	132
E1-9: Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición material y oportunidades potenciales relacionadas con el cambio climático	132

Requisitos de divulgación	Página
E2 - NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa relacionados con la contaminación	135
E2-1: Políticas relacionadas con la contaminación	136
E2-2: Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación	136
E2-3: Metas relacionadas con la contaminación	140
E2-4: Contaminación del aire	144
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	148
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	150
E3-1: Políticas relacionadas con los recursos hídricos y marinos	150
E3-2: Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos y marinos	150
E3-3: Metas relacionadas con los recursos hídricos y marinos	153
E3-4: Consumo de agua	154
E3-5: Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con los recursos hídricos y marinos	159
E4-1: Plan de transición y examen de la biodiversidad y los ecosistemas en la estrategia y el modelo de negocio	161
E4 - NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	162
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	166
E4-2: Políticas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas	166
E4-3: Actuaciones y recursos relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	167
E4-4: Metas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas	169
E4-5: Parámetros de incidencia relacionados con los cambios de la biodiversidad y de los ecosistemas	170
E4-6: Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas	170
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	172
E5-1: Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular	172
E5-2: Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	172
E5-3: Metas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular	176
E5-4: Entradas de recursos	No aplica
E5-5: Salidas de recursos	177
E5-6: Efectos financieros previstos de los impactos, los riesgos y las oportunidades relacionados con el uso de los recursos y la economía circular	181
S1 - NEIS 2 SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas	186

Requisitos de divulgación	Página
S1 - NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	186
S1-1: Políticas relacionadas con el personal propio	187
S1-2: Procesos para colaborar con el personal propio y los representantes de los trabajadores en materia de impactos	193
S1-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que el personal propio exprese sus inquietudes	196
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	199
S1-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales	211
S1-6: Características de los asalariados de la empresa	214
S1-8: Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social	221
S1-9: Parámetros de diversidad	222
S1-10: Salarios adecuados	223
S1-11: Protección social	223
S1-12: Personas con discapacidad	225
S1-13: Parámetros de formación y desarrollo de capacidades	226
S1-14: Parámetros de salud y seguridad	227
S1-15: Parámetros de conciliación laboral	228
S1-16: Parámetros de remuneración (brecha salarial y remuneración total)	228
S1-17: Incidentes, reclamaciones e impactos graves relacionados con los derechos humanos	230
S2 - NEIS 2 SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas	232
S2 - NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	232
S2-1: Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor	232
S2-2: Procesos para colaborar con los trabajadores de la cadena de valor en materia de impactos	235
S2-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que los trabajadores de la cadena de valor expresen sus inquietudes	236
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	237
S2-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales	240
S3 - NEIS 2 SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas	242
S3 - NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	242
S3-1: Políticas relacionadas con los colectivos afectados	243
S3-2: Procesos para colaborar con los colectivos afectados en materia de impactos	244
S3-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que los colectivos afectados expresen sus inquietudes	246

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	246
S3-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales	249
S4 - NEIS 2 SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas	255
S4 - NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio	255
S4-1: Políticas relacionadas con los consumidores y usuarios finales	256
S4-2: Procesos para colaborar con los consumidores y usuarios finales en materia de impactos	258
S4-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que los consumidores y usuarios finales expresen sus inquietudes	260
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	263
S4-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades materiales	273
G1 - NEIS 2 GOV-1: El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión	282
G1 - NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales	282
G1-1: Políticas de conducta empresarial y cultura corporativa	283
G1-2: Gestión de las relaciones con los proveedores	289
G1-3: Prevención y detección de la corrupción y el soborno	293
G1-4: Casos de corrupción o soborno	293
G1-5: Influencia política y actividades de los grupos de presión	No aplica
G1-6: Prácticas de pago	296

2. Información Medioambiental

Taxonomía

- Taxonomía de finanzas sostenibles

Políticas medioambientales

NEIS E1 Cambio climático

- E1- NEIS 2 GOV-3: Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos
- E1-1: Plan de transición para la mitigación del cambio climático
- E1-NEIS 2 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 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 material 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 de importancia relativa 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
- E2-6: Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades materiales con la contaminación

NEIS E3 Recursos hídricos y marinos

- 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
- E3-1: Políticas relacionadas con los recursos hídricos y marinos
- E3-2: Actuaciones y recursos relacionados con el agua y los recursos marinos
- E3-3: Metas relacionadas con los recursos hídricos y marinos
- E3-4: Consumo de agua
- E3-5: Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades relacionados con los recursos hídricos y marinos

NEIS E4 Biodiversidad y ecosistemas

- E4-1: Plan de transición y examen de la biodiversidad y los ecosistemas en la estrategia y el modelo de negocio
- E4 NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa 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
- E4-2: 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 materiales relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas

NEIS E5 Uso de los recursos y economía circular

- 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 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 riesgos y oportunidades de importancia relativa 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.

A fin de desarrollar y concretar la información a publicar sobre la taxonomía del artículo 8, la Comisión adoptó en julio de 2021 el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178. Este reglamento fue modificado por el Reglamento Delegado (UE) 2023/2486, publicado en junio de 2023. En su artículo 5, se detallan las modificaciones que permiten a las empresas no financieras divulgar los indicadores clave de resultados, así como cualquier información adicional según lo establecido en el anexo V. Este anexo muestra las modificaciones realizadas en los anexos I y II del Reglamento Delegado (UE) 2021/2178, que se refiere 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.

La información de los indicadores clave de resultados se reporta según las nuevas tablas recogidas en el Reglamento Delegado (UE) 2026/73 (aplicable a partir del 1 de enero de 2026) que modifica los Reglamentos Delegados (UE) 2021/2178, 2021/2139 y 2023/2486 y que, entre otros, simplifica el contenido y la presentación de la información que debe divulgarse sobre las actividades medioambientalmente sostenibles.

De conformidad con los requisitos de divulgación del artículo 8 del Reglamento Delegado (UE) 2021/2178, el Grupo Aena confirma que no lleva a cabo, financia ni tiene exposición a actividades relacionadas con la energía nuclear y el gas fósil.

Política contable

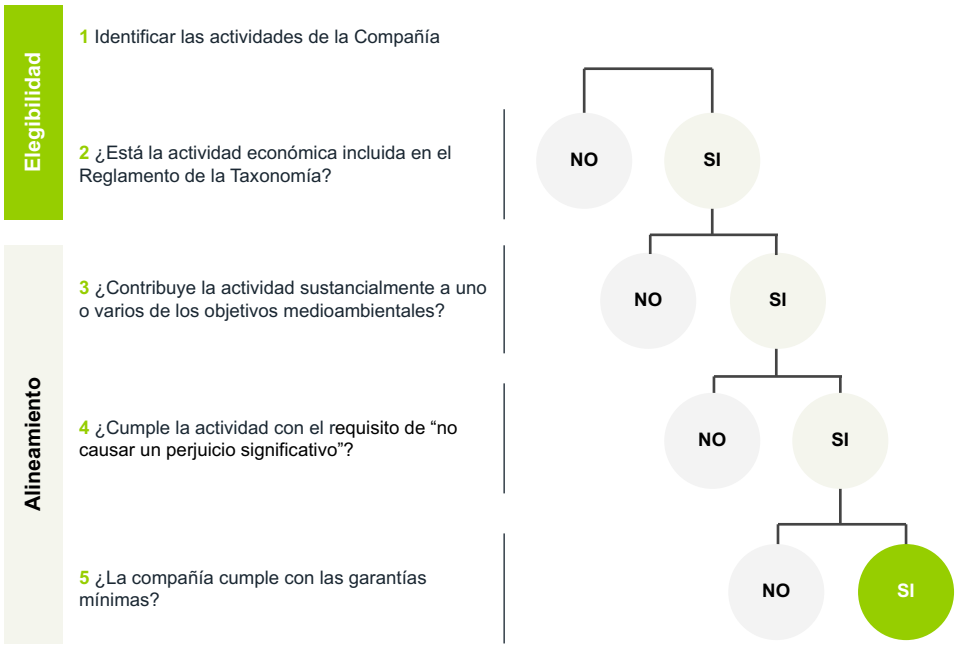
En este apartado se explica la forma en que el volumen de negocios, las inversiones en activos fijos y los gastos operativos han sido determinados y asignados al numerador y la base sobre la que el volumen de negocios, las inversiones en activos fijos y los gastos operativos se han calculado incluyendo, si aplica, cualquier análisis en la asignación de ingresos o gastos a distintas actividades económicas.

	Volumen de negocios	CapEx	OpEx
Tratamiento de la información financiera para el cálculo de los % de elegibilidad y alineamiento	Obtención de la información a partir de la extracción de ingresos del sistema contable clasificada por el código de cada aeropuerto y la actividad económica a la que pertenecían dichos ingresos. Se ha aplicado el tipo de cambio medio correspondiente con las distintas monedas, para trasladar las cifras a euros	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. Además, Aena 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. 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. Los datos proporcionados se basan en ejecución real y no en planificación, por lo que puede haber alguna variación con respecto a lo establecido en el DORA. Respecto a las inversiones derivadas de negocio no regulado, estas son aprobadas por el CDE.	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: a. Las medidas de renovación de edificios b. Los arrendamientos a corto plazo c. El mantenimiento y las reparaciones. d. Inversiones en I+D no capitalizadas Puesto que la extracción permite identificar el OpEx por aeropuerto, pero no permite la misma división por actividad taxonómica, se ha considerado la respuesta a la pregunta 30 de las FAQs sobre la taxonomía de la UE emitidas por la Comisión Europea el 19 de diciembre de 2022, que indica que “las entidades que informan deben usar una métrica no financiera que proporcione una asignación precisa del CapEx a una actividad alineada con la taxonomía.[…] Debiendo aportar información sobre la asignación del CapEx a múltiples proyectos y la metodología para asignar el CapEx a las actividades alineadas con la Taxonomía”. 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.
Cálculo de la elegibilidad	Cálculo del denominador: importe neto de la cifra de negocio consolidada del Grupo Aena. Cálculo del numerador: importe neto de la cifra de negocio asociado a las unidades mínimas de gestión (aeropuertos) analizadas para las que se han identificado actividades elegibles (consultar apartado a) Análisis de elegibilidad)	Cálculo del denominador: suma de las altas de inversiones de capital consolidadas del grupo vinculadas a inmovilizado material e intangible. Cálculo del numerador: suma de las altas de inversiones de capital asociadas a las unidades mínimas de gestión (aeropuertos) analizadas para las que se han identificado actividades elegibles (consultar apartado a) Análisis de elegibilidad) vinculadas al inmovilizado material y al inmovilizado intangible.	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: a. Las medidas de renovación de edificios b. Los arrendamientos a corto plazo c. El mantenimiento y las reparaciones d. Las inversiones en I+D no capitalizadas Para facilitar la extracción de los tipos de gasto, se ha realizado una asociación a las cuentas contables 620. Gastos en investigación y desarrollo del ejercicio, 622. Reparaciones y conservación y 621. Arrendamientos y cánones. Cálculo del numerador: 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.

	Volumen de negocios	CapEx	OpEx
Cálculo del alineamiento	Cálculo del denominador: se emplea mismo valor que el detallado en la sección anterior. Cálculo del numerador: para su cálculo se procede aplicando los siguientes pasos: 1. Evaluación del cumplimiento total o parcial de los CCS (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). 2. Evaluación del cumplimiento de las garantías mínimas a nivel Grupo Aena. 3. Suma del 100% o parte proporcional (en función del grado de cumplimiento de los CCS) de los importes calculados como elegibles para cada unidad mínima de gestión (aplicados a cada KPI) cuando: a. se ha concluido que la unidad mínima de gestión analizada cumpla con los criterios de CCS y DNSH. b. se ha concluido que el grupo cumple los criterios establecidos en las garantías mínimas.		

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 sus modificaciones.
- 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*.

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 2025 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, sus modificaciones 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:

- 4.9: “Transporte y distribución de electricidad”: el Grupo Aena produce y compra electricidad de origen renovable a empresas suministradoras. Esta electricidad se distribuye dentro de los recintos aeroportuarios a través de redes de distribución propias con subestaciones y centrales eléctricas. El Grupo Aena suministra energía tanto a sus propias infraestructuras como a empresas que operan en los aeropuertos.

- 6.5: “Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros”: el Grupo Aena para el desarrollo de sus actividades compra vehículos ligeros.

- 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 CO_2 (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, como la sustitución de fuentes luminosas energéticamente eficientes o la instalación de sistemas de calefacción o ventilación de alta eficiencia.

- 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 e instalación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en sus aparcamientos e instalaciones aeroportuarias.

- 7.5: “Instalación, mantenimiento y reparación de instrumentos y dispositivos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios”: el Grupo Aena lleva a cabo la compra e implementación de equipos y sistemas destinados a optimizar la eficiencia energética de los edificios terminales, incluyendo la instalación de sistemas de gestión energética. Estas actuaciones permiten monitorizar y regular el consumo energético de forma centralizada, facilitando la reducción de emisiones y el uso eficiente de la energía.

- 7.6: “Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable”: el Grupo Aena lleva a cabo la compra e instalación de tecnologías de energía renovable in situ, como sistemas solares fotovoltaicos.

- 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 específicamente 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 (UE) 2023/2485 que contribuyen de forma sustancial a la mitigación del cambio climático:

- 6.20: "Operaciones de asistencia en tierra del transporte aéreo": el Grupo Aena lleva a cabo la compra de quitanieves y otros equipos de retirada de nieve y de deshielo de superficies en algunos de sus aeropuertos.

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.

Actividades identificadas en del 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.
- 3.3 "Demolición de edificios y otras construcciones": el Grupo Aena realiza demoliciones y derribos en sus infraestructuras aeroportuarias.
- 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

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

- **4.9: Transporte y distribución de electricidad**

El Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 recoge la actividad 4.9 "Transporte y distribución de electricidad" que engloba actividades que se ajustan con la "Construcción y explotación de sistemas de distribución que transportan la electricidad en sistemas de distribución de alta, media y baja tensión".

El Grupo Aena dispone de infraestructuras propias para distribuir electricidad dentro de los recintos aeroportuarios y considera que la construcción y explotación de estas infraestructuras 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.

• 6.5: Transporte por motocicletas, turismo y vehículos comerciales ligeros

El Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 recoge la actividad 6.5 "Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros" que engloba actividades que se ajustan con la "Adquisición, financiación, alquiler, leasing y explotación de vehículos clasificados en las categorías M1 y N1, que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 715/2007, o en la categoría L (vehículos de dos y tres ruedas y cuatriciclos)".

La actividad 6.5 hace referencia a aquellas actividades relativas a la compra de vehículos ligeros.

Por todo lo anteriormente expuesto, el Grupo Aena considera que la compra de vehículos eléctricos es una acción con potencial de contribuir a la mitigación al cambio climático (por tanto, elegible por dicho objetivo), cuando cumpla 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 CO_2 (emisiones de escape), así como de la infraestructura destinada a transbordos y al transporte urbano".

La actividad 6.15 identifica en el criterio de contribución sustancial 1.a los puntos de recarga eléctricos como infraestructuras básicas necesarias para el transporte de vehículos con cero emisiones de CO_2. En el caso 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 *parkings* / 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 recogen la actividad 6.17 "Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica" que engloba actividades que se ajusten con la "Construcción, modernización, mantenimiento y explotación de infraestructuras necesarias para la explotación con cero emisiones de CO_2 (emisiones de escape) de aeronaves o para las operaciones propias de los aeropuertos, y para el suministro fijo de energía eléctrica y de aire preacondicionado en tierra a aeronaves estacionadas, así como a la infraestructura dedicada al transbordo por ferrocarril y por vías navegables".

La actividad 6.17 no define concretamente qué infraestructuras engloba esta actividad, refiriéndose a ellas como aquellas "necesarias para la explotación con cero emisiones de CO_2 (emisiones de escape) de aeronaves o para las operaciones propias de los aeropuertos". Los puntos de estacionamiento para aeronaves y los de pasarela que se encuentran equipados con puntos de suministro eléctrico de 400Hz y aire preacondicionado (PCA) en lado aire contribuyen a la reducción de emisiones al permitir que no utilicen otros medios de generación de energía a partir de combustible fósil. En relación con las operaciones propias en el lado aire, el uso de vehículos eléctricos sustituyendo a los de combustión para llevar a cabo las operaciones de los agentes handling, permite que dicha operación se realice con cero emisiones de CO_2.

Por todo lo anteriormente expuesto, 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
1. La actividad cumple uno o varios de los criterios siguientes:	
a. la infraestructura está destinada a la explotación de aeronaves con cero emisiones de escape de CO_2: recarga de electricidad y repostaje de hidrógeno.	No considerado en la evaluación.
b. la infraestructura se destina al suministro fijo de energía eléctrica y aire preacondicionado en tierra a aeronaves estacionadas.	El criterio aplicado por 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.
c. la infraestructura está destinada al desempeño con cero emisiones directas de las operaciones propias del aeropuerto: puntos de recarga eléctrica, mejoras en la conexión de la red eléctrica, estaciones de repostaje de hidrógeno.	El criterio aplicado por 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.
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.	No considerado en la evaluación.
2. La infraestructura no se destina al transporte ni el almacenamiento de combustibles fósiles.	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.

• 6.20: Operaciones de asistencia en tierra del transporte aéreo

El Anexo I del Reglamento Delegado 2023/2485 recoge la actividad 6.20 "Operaciones de asistencia en tierra del transporte aéreo" que engloba actividades que se ajustan con la descripción de "quitanieves y otros equipos de retirada de nieve y de deshielo de superficies".

Para dar cumplimiento a los criterios de contribución sustancial los vehículos de asistencia en tierra deberán ser de cero emisiones directas de CO_2 (gases de escape) y la propulsión de todos los dispositivos y equipos de asistencia en tierra proceder de un motor de emisión cero.

El Grupo Aena dispone de quitanieves y otros equipos de retirada de nieve y de deshielo de superficies en algunos de sus aeropuertos y considera que la compra de estos equipos 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 2023/2485.

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 2023/2485, no siendo necesario realizar interpretaciones o asunciones al respecto.

- **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 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 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.

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.

- **7.5: Instalación, mantenimiento y reparación de instrumentos y dispositivos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios**

El Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 recoge la actividad 7.5 “Instalación, mantenimiento y reparación de instrumentos y dispositivos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios”.

La actividad 7.5 hace referencia a aquellas actuaciones relativas a la instalación, mantenimiento y reparación de termostatos inteligentes, sistemas de control de edificios, sensores de presencia y de luz diurna, así como contadores inteligentes de gas, calor, frío y electricidad. El Grupo Aena considera todas las inversiones destinadas a esta actividad en sus edificios.

Por todo lo anteriormente expuesto, el Grupo Aena considera que las medidas llevadas a cabo para instalar, mantener y reparar instrumentos y dispositivos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios son acciones con potencial de contribuir a la mitigación del 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.

• 7.6: Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable

El Anexo I del Reglamento Delegado 2021/2139 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 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 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:

Reglamento Delegado 2021/2139	Evaluación del cumplimiento de CCS
1. En el caso de los edificios construidos antes del 31 de diciembre de 2020, el edificio tiene un certificado de eficiencia energética de clase A como mínimo. Como alternativa, el edificio forma parte del 15% de los edificios más energéticamente eficientes del parque inmobiliario nacional o regional en términos de demanda de energía primaria (PED, por sus siglas en inglés) operativa, lo que se demuestra con pruebas adecuadas, comparando al menos la eficiencia del bien pertinente con la eficiencia del parque inmobiliario nacional o regional construido antes del 31 de diciembre de 2020 y estableciendo una diferencia al menos entre edificios residenciales y no residenciales.	El criterio de cumplimiento con el CCS es que el edificio cuenta con un certificado de eficiencia energética mayor o igual al 15% de los edificios más energéticamente eficientes del parque inmobiliario nacional. En el caso de que un aeropuerto cuente con diferentes edificios con diferentes calificaciones energéticas, el alineamiento se calcula como el porcentaje de los m^2 alineados sobre los m^2 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
2. En el caso de los edificios construidos después del 31 de diciembre de 2020, el edificio cumple los criterios establecidos en la sección 7.1 del presente anexo que sean pertinentes en el momento de la adquisición	No considerado en la evaluación.
3. Si el edificio es un edificio no residencial de grandes dimensiones (con unos sistemas de calefacción, sistemas combinados de calefacción y ventilación, sistemas de aire acondicionado o sistemas combinados de aire acondicionado y ventilación cuya potencia nominal útil es superior a 290 kW), se gestiona de forma eficiente mediante el control y la evaluación de la eficiencia energética.	El criterio aplicado por 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.

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 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 hacía una economía circular

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

El Anexo II del Reglamento Delegado 2023/2486 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."

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.

- **3.3: Demolición de edificios y otras construcciones**

El Anexo II del Reglamento Delegado 2023/2486 recoge la actividad 3.3 "Demolición de edificios y otras construcciones" que engloba la "demolición y derribo de edificios, carreteras y pistas, vías férreas, puentes, túneles, obras de tratamiento de aguas residuales, obras de tratamiento de aguas residuales, tuberías, pozos y perforaciones, plantas generadoras de electricidad, plantas químicas, presas y embalses, minas y canteras, estructuras en alta mar, obras cercanas a la costa, puertos, obras fluviales o formación y recuperación de tierras".

El Grupo Aena realiza la demolición y derribo de edificios y otras construcciones y considera que estas actividades 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 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 3.3:

Se evalúa el cumplimiento del DNSH a nivel de inversión comprobando que, durante las demoliciones, las espumas o tableros que contengan gases fluorados o sustancias que agotan la capa de ozono se manipulan para garantizar su reutilización o destrucción segura. Cuando no sea viable técnicamente, se documenta el caso y se conserva la información durante cinco años, facilitándola previa solicitud.

- 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 4.9, 6.5, 6.15, 6.17, 6.20, 7.3, 7.4, 7,5, 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, 3.3 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**

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, 6.17 y 6.20
- Transición hacia una economía circular (CE): actividades 2.2, 3.3 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**).
- Respecto a la actividad CCM 6.20, el Grupo Aena utiliza fundentes biodegradables en sus operaciones de deshielo.

- **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): 4.9, 6.5, 6.15, 6.17 y 6.20.

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. Con respecto a la actividad CCM 4.9 se comprueba que existe un plan de gestión de residuos a nivel de actuación (inversión).

- **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 4.9:

Se evalúa el cumplimiento del DNSH establecido a nivel de inversión y de instalación comprobando que las inversiones evaluadas no se producen en líneas aéreas de alta tensión ni se utilizan policlorobifenilos (PCB).

- 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, CE 3.3 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.
- 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, demolición 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.

– Actividades CCM 6.20 y 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): 4.9, 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, 3.3 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.

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 da 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 penal. Se considera como evidencia para su cumplimiento la respuesta de la Compañía a entidades como la NCP (*National Contact Points for Responsible Business Conduct Database* de la OECD) o BHRRC (*Business & Human Rights Resource Center*), 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, el Código de Conducta, la Política de Cumplimiento en materia de Conflictos de Interés y la Política de Atenciones Empresariales, 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 el apartado **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 Aena, 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 está sujeta en España 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.

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.

Indicadores clave de resultados

Ejercicio Financiero															
2025															
ICR	Total	Proporción de actividades elegibles según la taxonomía	Actividades que se ajustan a la taxonomía	Proporción de actividades que se ajustan a la taxonomía	Desglose de las actividades que se ajustan a la taxonomía por objetivos medioambientales						Proporción de actividades facilitadoras	Proporción de actividades de transición	Actividades no evaluadas consideradas carentes de importancia relativa significativa	Actividades que se ajustan a la taxonomía en el ejercicio anterior (2024)	Proporción de actividades que se ajustan a la taxonomía en el ejercicio anterior (2024)
					Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Economía circular	Contaminación	Biodiversidad					
	Millones de euros	%	Millones de euros	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	Millones de euros	%
Volumen de negocios	6.278,34	60,98 %	3.283,45	52,30 %	52,30 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	4,00 %	0,00 %	0,00 %	2.791,37	48,43 %
CapEx	1.183,79	44,60 %	378,39	31,96 %	31,85 %	0,00 %	0,11 %	0,01 %	0,00 %	0,00 %	10,79 %	0,00 %	0,00 %	252,78	30,69 %
OpEx	392,86	57,90 %	200,69	51,08 %	51,08 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	4,02 %	0,00 %	0,00 %	168,85	47,04 %

ICR Volumen de negocios

Ejercicio financiero 2025

Actividades económicas	Código	ICR elegible según la taxonomía (proporción del volumen de negocios elegible según la taxonomía)	ICR que se ajusta a la taxonomía (valor monetario del volumen de negocios)	ICR que se ajusta a la taxonomía (proporción del volumen de negocios que se ajusta a taxonomía)	Objetivo medioambiental de las actividades que se ajustan a la taxonomía						Actividad facilitadora	Actividad de transición	Proporción del ICR elegible según la taxonomía que se ajusta a la taxonomía
					Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Economía circular	Contaminación	Biodiversidad			
		%	Millones de euros	%	%	%	%	%	%	%	(E cuando proceda)	(T cuando proceda)	%
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,04 %	1,49	0,02 %	0,02 %						E		56,78 %
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	5,95 %	249,47	3,97 %	3,97 %						E		66,79 %
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	54,99 %	3.032,49	48,30 %	48,30 %								87,83 %
Suma de ajuste por objetivo					**52,30 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**			
ICR total (volumen de negocios)		**60,98 %**	**3.283,45**	**52,30 %**	**52,30 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**4,00 %**	**0,00 %**	**85,76 %**

En 2025 el volumen de negocios elegible, según los criterios taxonómicos, es un 60,98% y el alineado un 52,30% del volumen de negocios total. El porcentaje de alineamiento respecto a la elegibilidad es del 85,76%. Los ingresos elegibles y alineados se asocian principalmente a la actividad CCM 7.7 de Adquisición y propiedad de edificios. El porcentaje de volumen de negocios que se ajusta a taxonomía ha aumentado un 3,87% respecto al ejercicio anterior.

ICR (CapEx)

Ejercicio Financiero 2025

Actividades económicas	Código	ICR elegible según la taxonomía (proporción de las CapEx elegible según la taxonomía)	ICR que se ajusta a la taxonomía (valor monetario de las CapEx)	ICR que se ajusta a la taxonomía (proporción de las CapEx que se ajusta a la taxonomía)	Objetivo medioambiental de las actividades que se ajustan a la taxonomía						Actividad facilitadora	Actividad de transición	Proporción del ICR elegible según la taxonomía que se ajusta a la taxonomía
					Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Economía circular	Contaminación	Biodiversidad			
		%	Millones de euros	%	%	%	%	%	%	%	(E cuando proceda)	(T cuando proceda)	%
Transporte y distribución de electricidad	CCM 4.9	1,44 %	17,07	1,44 %	1,44 %						E		100,00 %
Transporte por motocicletas, turismo y vehículos comerciales ligeros	CCM 6.5	0,17 %	1,55	0,13 %	0,13 %								78,96 %
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,02 %	0,08	0,01 %	0,01 %						E		38,80 %
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	1,77 %	13,84	1,17 %	1,17 %						E		66,09 %
Operaciones de asistencia en tierra de transporte aéreo	CCM 6.20	0,15 %	0,00	0,00 %	0,00 %								0,00 %
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética	CCM 7.3	1,91 %	22,57	1,91 %	1,91 %						E		100,00 %
Instalación, mantenimiento y reparación de estaciones de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y en las plazas de aparcamiento anexas a los edificios)	CCM 7.4	0,51 %	6,01	0,51 %	0,51 %						E		100,00 %

Instalación, mantenimiento y reparación de instrumentos y dispositivos para medir, regular y controlar la eficiencia energética de los edificios	CCM 7.5	0,06 %	0,74	0,06 %	0,06 %							E	100,00 %
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable	CCM 7.6	5,70 %	67,43	5,70 %	5,70 %							E	100,00 %
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	28,33 %	247,69	20,92 %	20,92 %								73,86 %
Tratamientos de aguas residuales urbanas	WTR 2.2	0,13 %	1,32	0,11 %			0,11 %						83,01 %
Producción de recursos hídricos alternativos para fines distintos del consumo humano	CE 2.2	0,01 %	0,09	0,01 %				0,01 %					84,35 %
Demolición de edificios y otras construcciones	CE 3.3	0,11 %	0,00	0,00 %				0,00 %					0,00 %
Mantenimiento de carreteras y autopistas	CE 3.4	4,30 %	0,00	0,00 %				0,00 %					0,00 %
Suma de ajuste por objetivo					**31,85 %**	**0,00 %**	**0,11 %**	**0,01 %**	**0,00 %**	**0,00 %**			
ICR total (CapEx)		**44,60 %**	**378,39**	**31,96 %**	**31,85 %**	**0,00 %**	**0,11 %**	**0,01 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**10,79 %**	**0,00 %**	**71,67 %**

En 2025 el CapEx elegible, según los criterios taxonómicos, es un 44,60% y el alineado un 31,96% del total. El porcentaje de alineamiento respecto a la elegibilidad es del 71,67%. Las actividades taxonómicas que más contribuyen a la elegibilidad del CapEx son la CCM 7.7 de Adquisición y propiedad de edificios, CCM 7.6 de Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable y CE 3.4 de Mantenimiento de carreteras y autopistas, debido a las inversiones realizadas en remodelaciones y ampliaciones de edificios terminales como los de Palma de Mallorca en España o los del Aeropuerto de Uberlândia - Tenente Coronel Aviador César Bombonato o São Paulo/Congonhas - Deputado Freitas Nobre en Brasil; regeneraciones y repavimentaciones de pistas de vuelo y calles de rodaje y la instalación de un parque solar fotovoltaico en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Los resultados se mantienen en el mismo orden de magnitud respecto al año anterior, aunque el porcentaje de CapEx que se ajusta a taxonomía ha aumentado un 1,27%.

ICR (OpEx)

Ejercicio Financiero 2025

Actividades económicas	Código	ICR elegible según la taxonomía (proporción de los OpEx elegible según la taxonomía)	ICR que se ajusta a la taxonomía (valor monetario de los OpEx)	ICR que se ajusta a la taxonomía (proporción de los OpEx que se ajusta a la taxonomía)	Objetivo medioambiental de las actividades que se ajustan a la taxonomía						Actividad facilitadora	Actividad de transición	Proporción del ICR elegible según la taxonomía que se ajusta a la taxonomía
					Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Agua	Economía circular	Contaminación	Biodiversidad			
		%	Millones de euros	%	%	%	%	%	%	%	(E cuando proceda)	(T cuando proceda)	%
Infraestructura que permite el transporte por carretera y el transporte público hipocarbónicos	CCM 6.15	0,04 %	0,09	0,02 %	0,02 %						E		51,69 %
Infraestructura aeroportuaria hipocarbónica	CCM 6.17	5,78 %	15,69	3,99 %	3,99 %						E		69,14 %
Adquisición y propiedad de edificios	CCM 7.7	52,09 %	184,91	47,07 %	47,07 %								90,36 %
Suma de ajuste por objetivo					**51,08 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**			
ICR total (OpEx)		**57,90 %**	**200,69**	**51,08 %**	**51,08 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**0,00 %**	**4,02 %**	**0,00 %**	**88,22 %**

En 2025 el OpEx elegible, según los criterios taxonómicos, es un 57,90% y el alineado un 51,08% del OpEx taxonómico total. El porcentaje de alineamiento respecto a la elegibilidad es del 88,22%. El porcentaje de OpEx que se ajusta a taxonomía ha aumentado un 4,04% respecto al ejercicio anterior.

MDR-P: Políticas aplicables a los NEIS Medioambientales

Grupo Aena:

Las siguientes políticas se encuentran publicadas en la Web Pública de Aena, dentro del apartado de **Políticas Corporativas**, son aprobadas por el Consejo de Administración como nivel más alto responsable y son de aplicación a Aena (matriz) y a cualquiera de las sociedades integradas en su grupo (Filiales), en los términos establecidos en el artículo 42 del Código de Comercio (el "Grupo Aena"). Las Filiales domiciliadas fuera de España podrán realizar las adaptaciones necesarias a las políticas para el cumplimiento del derecho local que le sea de aplicación.

Política de Sostenibilidad

Actualizada en diciembre de 2024, su objetivo es definir y establecer los compromisos, principios 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.

Tomando como referencia, fundamentalmente, 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, así como 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 del 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 minimizando los impactos ambientales de la actividad del Grupo, bajo un enfoque preventivo (especialmente en lo relativo al 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.

Asimismo, la Política de Sostenibilidad incluye, entre sus principios, la consideración de los intereses y opiniones de los grupos de interés para el desarrollo y las actualizaciones del proceso del 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 puedan 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.

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

Actualizada en mayo de 2025, su objetivo es promover el desarrollo seguro, eficaz y sostenible del transporte aéreo y mantener resultados excelentes para los grupos de interés. Incluye 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 eficiencia energética, la calidad, la salud y la seguridad en el trabajo. Entre estos principios, se encuentra 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. Además, promueve minimizar los impactos ambientales de la actividad de la Compañía, bajo un enfoque preventivo (especialmente en lo relativo al 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. 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.

Además, uno de los principios de esta política es asegurar que tanto el personal como las empresas que desarrollan su actividad para el Grupo Aena reciban la debida comunicación sobre la misma. La Política se encuentra accesible en la página web de la Compañía, permitiendo así que todos conozcan sus derechos y obligaciones, y facilitando su consulta a los grupos de interés. En este sentido, el Grupo Aena promueve la adopción de estos principios y valores entre las demás entidades del Grupo con las que mantenga colaboración.

Reino Unido, en específico:

Environmental Policy

El Aeropuerto de Londres-Luton dispone de una ***Environmental Policy***, alineada con la Política de Gestión Integrada del Grupo, en la cual se detallan como aspectos principales la adaptación y mitigación del cambio climático, la economía circular y el uso responsable de recursos, y la gestión de la contaminación. Esta política se comunica a todos los empleados y agentes de la cadena de valor del aeropuerto, estando disponible en la página web de la Compañía. Asimismo, considera los intereses y opiniones de las partes interesadas. La responsabilidad sobre esta política y su contenido corresponde tanto al Comité de Sostenibilidad del Consejo de Administración como al Director Ejecutivo de *London Luton Airport Operations Limited*.

Brasil, en específico:

En la **página web corporativa de Aena Brasil** están disponibles públicamente la *Política de Sostentabilidade* para ANB y otro para BOAB, así como la *Política de Gestão Integrada da Qualidade, Meio Ambiente, Eficiência Energética e Segurança e Saúde do Trabalho* para ANB y otra correspondiente a BOAB. Estas políticas permiten desarrollar internamente los procesos necesarios para garantizar el cumplimiento de lo establecido en las Políticas de este ámbito indicadas por la matriz Aena. 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.

E1 Cambio climático

El cambio climático constituye uno de los mayores retos globales de nuestro tiempo, exigiendo una respuesta coordinada y ambiciosa por parte de todos los sectores de la sociedad. Para hacer frente a este desafío, es imprescindible diseñar e implementar estrategias integrales tanto de mitigación como de adaptación, que permitan reducir significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero y fortalecer la resiliencia de las infraestructuras y comunidades ante los impactos climáticos. Estas estrategias deben estar alineadas con los compromisos internacionales, como el Acuerdo de París, y apoyarse en la innovación, la eficiencia energética y la transición hacia fuentes de energía renovable. El cambio climático es un desafío global que requiere la implementación de estrategias de mitigación y adaptación, las cuales deben ser abordadas para reducir el impacto ambiental. En el contexto de la industria aeroportuaria, existen múltiples actividades que contribuyen a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) directas e indirectas:

- **Emisiones de alcance 1:** se trata de emisiones procedentes de fuentes o procesos controlados directamente por la Compañía. Incluyen tanto la combustión estacionaria (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), como la combustión de fuentes móviles (vehículos ligeros y pesados).
- **Emisiones de alcance 2:** se trata de emisiones indirectas debidas a la compra de energía eléctrica y térmica.
- **Emisiones de alcance 3**: emisiones indirectas procedentes de actividades que no son propiedad ni están bajo el control directo de la Compañía. Corresponden principalmente 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, entre otras fuentes.

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación en 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	Corto plazo/ Medio plazo/ Largo 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

IROs materiales - Materialidad financiera (Riesgos y Oportunidades)

Tema	Subtema	Direccionador	Descripción del riesgo / Oportunidad	Ubicación en 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 se hagan de difícil acceso o que los pasajeros decidan buscar otros destinos	Aumento de pasajeros en diferentes temporadas del año, por cambios en la estacionalidad	Toda la cadena de valor	Oportunidad	Largo plazo
E1 Cambio climático	Adaptación al cambio climático	Debido al cambio climático, los eventos climáticos extremos son cada vez más frecuentes.	Disrupción operativa y daños en infraestructuras debidos a eventos meteorológicos asociados al cambio climático (olas de calor, precipitaciones extremas, sequías, etc.)	Operaciones propias	Riesgo físico	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
E1 Cambio climático	Adaptación al cambio climático	La evolución hacia una economía baja en carbono puede generar impactos financieros derivados de nuevos requisitos regulatorios, avances tecnológicos, políticas climáticas y cambios en la dinámica del mercado.	Transición climática (cambios regulatorios, tecnológicos, mercado y reputacionales)	Toda la cadena de valor	Riesgo de transición	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo

Tema	Subtema	Direccionador	Descripción del riesgo / Oportunidad	Ubicación en 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 y su integración en el mundo de la aviación. Para materializarlas, se han definido una serie de objetivos estratégicos, relativos a la distribución de SAF (Sustainable Aviation Fuels) en los aeropuertos de Aena	Nuevos servicios para la distribución de combustibles sostenibles (hidrógeno, SAF, etc.).	Cadena de valor y operaciones propias	Oportunidad	Largo plazo
E1 Cambio climático	Energía	La Directiva EU/2024/1275 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 evitación de posibles sanciones y en la reducción del consumo energético en los procesos internos de Aena.	Implementación de medidas de eficiencia energética (edificios aeroportuarios más eficientes…)	Operaciones propias	Oportunidad	Corto plazo
E1 Cambio climático	Energía	Satisfacción de toda o parte de la demanda eléctrica de los aeropuertos mediante generación propia de fuentes renovables.	Generación de energía eléctrica de fuentes renovables a través de la implementación de su plan fotovoltaico.	Operaciones propias	Oportunidad	Medio plazo/ Largo plazo

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

E1-GOV 3-13

En España, el grado de cumplimiento del Plan de Acción Climática 2021 - 2030 de Aena está vinculado con la retribución variable de todos los empleados, incluyendo el Presidente y Consejero Delegado, Vicepresidente Ejecutivo y miembros del Comité de Dirección Ejecutivo. Esta vinculación se articula a través del Sistema de Gestión del Desempeño, el cual se evalúa anualmente y contempla indicadores específicos relacionados con los objetivos climáticos y de sostenibilidad.

Concretamente, 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 pondera en un 25% sobre el 50% o 40% de los objetivos de empresa (dependiendo de la Dirección).

Por su parte, los objetivos en materia de sostenibilidad (Plan de Acción Climática para Aena, España), 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).

En el Reino Unido, los objetivos clave de sostenibilidad, incluyendo metas climáticas, forman parte integral de los objetivos de gestión e influyen en la remuneración variable que depende del desempeño de Aena en el Aeropuerto de Londres-Luton. 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 Aena Brasil, el Director Presidente, el Director General y el Director de Relaciones Institucionales, Comunicación y ESG establecieron como objetivo de sostenibilidad la “Ejecución y seguimiento del Plan Acción Climática: Hitos 2025”, con una ponderación de un 5% o 10%. Además, las personas que forman parte de la Dirección de Relaciones Institucionales, Comunicación y ESG cuentan con objetivos de sostenibilidad formalmente vinculados al Sistema de Gestión del Desempeño (SGD), reforzando la responsabilidad del liderazgo sobre los asuntos materiales de sostenibilidad. Como consecuencia de la aprobación de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena Brasil en 2025 se está evaluando la posibilidad de ampliar gradualmente el establecimiento de objetivos de sostenibilidad en el SGD a otros Directores, como los Directores de Aeropuertos.

Para más información, ver **NEIS 2 - GOV 3**.

Estrategia

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

E1-1 14, E1-1 15, E1-1 16, E1-1 17, AR 4, AR 5

En España, el Plan de transición o Plan de Acción Climática 2021-2030, aprobado por el Consejo de Administración y sometido a votación consultiva por la Junta de Accionistas en 2021, abarca a Aena S.M.E., S.A. y a SCAIRM. Este plan está alineado con la iniciativa Net Zero de ACI EUROPE (ACI por sus siglas en inglés *Airports Council International Europe* - Consejo Internacional de Aeropuertos de Europa), que actualmente compromete a 314 aeropuertos gestionados por 90 operadores en 36 países europeos, 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.

El compromiso Net Zero de Aena en España está alineado con los objetivos del Acuerdo de París, limitando el calentamiento global a 1,5 ºC y contribuyendo a mantener el aumento de la temperatura por debajo de 2 ºC respecto a los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar aún más el aumento de la temperatura a 1,5 ºC. Adicionalmente, en España, Aena ha establecido objetivos intermedios de descarbonización para 2030 (alcances 1 y 2), en línea con los criterios de la iniciativa Net Zero de ACI EUROPE.

Asimismo, el Plan de Acción Climática 2021-2030 de Aena en España se encuentra integrado y armonizado con el Plan Estratégico 2022-2026 del Grupo Aena. Este último fue actualizado en 2024 reforzando la sostenibilidad como uno de sus ejes estratégicos y estableciendo metas de descarbonización aún más ambiciosas. Entre las principales, destaca el adelanto del compromiso Net Zero para las emisiones propias a 2030, anticipándose en 10 años al objetivo inicial. La sostenibilidad se consolida así como un 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.

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. 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. Para más información acerca de los recursos económicos ligados a los PAC's puede consultarse el capítulo de **Taxonomía.**

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de la *Responsible Business Strategy 2024-2027* que incluye su plan de transición para alcanzar la meta de Net Zero para las emisiones propias para 2040. Este plan, desarrollado con la colaboración de las partes interesadas de todo el aeropuerto y aprobado a través del Comité de Sostenibilidad de London Luton Airport, establece una estrategia con 30 compromisos. Entre ellas destaca el objetivo de alcanzar un 100% de bajas emisiones de carbono en los vehículos propios para 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 operaciones propias para 2040. El objetivo de Net Zero y las metas intermedias del Aeropuerto de Londres-Luton están alineados con el Acuerdo de París, tal y como se refleja en su *Responsible Business Strategy 2024-2027* y su Net Zero Roadmap 2040, que establecen compromisos de descarbonización progresiva y validan su contribución a la limitación del calentamiento global a 1,5 ºC, en linea con los marcos regulatorios y sectoriales internacionales.

En Brasil, el Consejo de Administración de Aena Brasil aprobó en 2024 el Plan de Acción Climática 2024-2040 o plan de transición, que abarca a las sociedades de ANB y BOAB. Este plan contempla una inversión aproximada de 12 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. Además, se prevé incorporar las acciones necesarias para lograr esta meta en sus futuros Planes Estratégicos. Este plan forma parte de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena Brasil 2024-2040, que se estructura en cinco programas estratégicos, de los cuales dos están enfocados específicamente a la descarbonización. Cada programa agrupa diferentes líneas de acción e iniciativas concretas, estableciendo metas e indicadores para su seguimiento y evaluación. El objetivo clave es alcanzar la neutralidad de carbono en los alcances 1 y 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 compromisos de Aena Brasil en materia de Net Zero y sus metas intermedias están en consonancia con los objetivos del Acuerdo de París, según lo definido en su Plan de Acción Climática y Estrategia de Sostenibilidad.

Todos 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 principales palancas y programas de descarbonización, incluidos cambios en la cartera de servicios y la adopción de nuevas tecnologías, se detallan en el apartado **E1-3**. Los objetivos estratégicos en materia de cambio climático se encuentran detallados en el apartado **E1-4**. Asimismo, para más información acerca de los recursos económicos actuales ligados a los PAC, puede consultarse el capítulo de **Taxonomía de Finanzas Sostenibles**.

El Grupo Aena no desarrolla actividades económicas propias relacionadas con el la extracción, producción o comercialización de carbón, petróleo o gas. Asimismo, la compañía lleva a cabo actividades contempladas en el Reglamento (UE) 2020/852 y sus desarrollos (ver **Taxonomía de Finanzas Sostenibles**). Adicionalmente, según el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/2453, Aena no está excluida de los índices de referencia de la UE alineados con el Acuerdo de París.

El Grupo Aena ha identificado varias fuentes de posibles emisiones de GEI bloqueadas dentro de sus operaciones:

- Grupos de emergencia: Una parte de las emisiones de GEI posiblemente bloqueadas del Grupo Aena es atribuible al uso de generadores de emergencia, que se activan en caso de cortes de energía en las instalaciones aeroportuarias. Estos generadores son esenciales para garantizar la continuidad operativa y la seguridad. Estas emisiones se consideran bloqueadas, ya que los generadores son necesarios para el suministro eléctrico de emergencia y no pueden eliminarse por completo con la tecnología actual, aunque en la actualidad se trabaja en la implantación de tecnologías que almacenen energía limpia de continuidad reduciendo el uso de combustible fósil.

- Vehículos de combustible fósil en la flota interna (vehículos pesados): Algunos vehículos de la flota interna del Grupo Aena siguen funcionando con combustibles fósiles debido a que la electrificación completa de la flota requiere un proceso gradual ya que aún no hay sustitutos equivalentes para ciertos usos críticos. Estos vehículos pesados como los camiones cisternas o de bomberos requieren gran potencia, autonomía inmediata y fiabilidad absoluta, no existiendo aún alternativa eléctrica operacionalmente equivalente para intervenciones críticas, lo que representa una fuente bloqueada de emisiones de GEI a lo largo del tiempo. Si bien la contribución de estos vehículos al perfil general de emisiones del Grupo es marginal en comparación con otras fuentes internas, está previsto que se vaya introduciendo el uso gradual de HVO en algunas familias de estos vehículos pesados no electrificables para lograr su descarbonización. Estas emisiones se incluyen en los objetivos de descarbonización de cada aeropuerto, lo que garantiza que los objetivos climáticos del Grupo sigan siendo alcanzables y no se vean comprometidos por estas fuentes residuales.

Todas las emisiones bloqueadas identificadas en los alcances 1 y 2, se incorporan en los Planes de Acción Climática del Grupo, por tanto, no ponen en peligro la consecución de los objetivos climáticos a medio y largo plazo debido a que el Grupo revisa anualmente los avances tecnológicos y las oportunidades de mercado para reducir estas emisiones a lo largo del tiempo y de no ser posible, realizará compensaciones de emisiones. Por lo anterior, el Grupo mantiene su compromiso de minimizar las emisiones de GEI bloqueadas mediante inversiones continuas en infraestructura, renovación de la flota,el impulso del uso de combustibles alternativos y soluciones de electrificación. Los avances en estas inversiones se comunicarán anualmente, y cualquier cambio significativo en el estado de las emisiones bloqueadas se divulgará en futuros informes de sostenibilidad.

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

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

En España, a través de su Plan Estratégico 2022-2026 del Grupo Aena, 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 y la Estrategia de Sostenibilidad de Aena Brasil 2024-2040, la Compañía ha establecido objetivos concretos, indicadores clave y políticas para limitar y reducir los impactos negativos, gestionar los riesgos y aprovechar las oportunidades derivadas de un entorno global en constante transformación. Este enfoque estratégico incluye un análisis exhaustivo de riesgos físicos y de transición, tanto en operaciones propias del Grupo como en su cadena de valor, involucrando a proveedores, colaboradores y comunidades locales. Los riesgos y oportunidades climáticas se identifican y evalúan mediante un análisis de doble materialidad, y se revisan periódicamente por la Alta Dirección y el Consejo de Administración. Los riesgos climáticos materiales identificados en dicho análisis se muestran en la tabla de IRO's, clasificados como riesgos físicos o de transición (ver capítulo E1, **tabla IROs** materiales). Para más información relacionada con el análisis de doble materialidad, consultar **NEIS 2. IRO 1**.

En el presente ejercicio, estos riesgos y oportunidades no han tenido un impacto significativo en los estados financieros, ni han provocado cambios significativos en los valores de activos y pasivos. Esta estabilidad permite al Grupo Aena operar con confianza en sus infraestructuras, sistemas, procedimientos y personas, centrándose en la mejora continua de sus procesos, sin incertidumbres de carácter financiero vinculadas a los riesgos del cambio climático. 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 resultado del análisis de riesgos climáticos del Grupo Aena (riesgos físicos, transición y oportunidades), se ha desarrollado a un nivel más detallado y con otros horizontes temporales, ya que cuenta con una metodología especifica de evaluación (criterios y escalas y umbral de relevancia o priorización o materialidad que da como resultado unos riesgos y oportunidades mas específicos). Ver **E1-IRO 1**.

Análisis de riesgos climáticos y resiliencia

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

El análisis de resiliencia inicial del Grupo Aena toma como base marcos normativos y estratégicos nacionales e internacionales, así como referencias de buenas prácticas y proyecciones financieras a largo plazo. Su propósito es fortalecer la preparación de la Compañía frente a los riesgos y oportunidades asociados al cambio climático. La metodología empleada permite avanzar en la valoración del contexto operativo y regulatorio en el que el Grupo Aena desempeña su actividad, así como en el análisis de la solidez de sus estructuras de gobernanza y de su capacidad de adaptación estratégica. El trabajo se organiza en torno a tres pilares principales: el entorno resiliente, la gobernanza climática y la resiliencia económica.

En relación con el alcance del análisis de resiliencia, Aena ha tenido en consideración de forma prioritaria las operaciones propias que representan la mayor exposición a riesgos climáticos, tanto físicos como de transición, incluyendo las infraestructuras críticas de la red aeroportuaria en España, Reino Unido y Brasil. Además, se ha incorporado la evaluación de aquellas actividades de la cadena de valor cuya exposición a riesgos físicos o de transición podría generar impactos significativos en el negocio o las operaciones de Aena, incluyendo organismos reguladores, empresas de asistencia en tierra, suministradores de combustibles y aerolíneas.

Para mayor detalle de la operaciones del grupo y su cadena de valor, ver **Grupo Aena y su Cadena de valor**.

Se han aplicado los mismos horizontes temporales 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 los requisitos del apartado **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, mientras que el escenario "*Net Zero 2050*", publicado por la Agencia Internacional de Energía, permite capturar las principales tendencias de la transición hacia una economía hipocarbónica en el análisis de riesgos de transición, asegurando una planificación armonizada con los objetivos de sostenibilidad y las necesidades operativas de la Compañía.

Para más información sobre los riesgos físicos, de transición y escenarios climáticos, ver **E1-IRO 1**.

Las principales incertidumbres que se han considerado en el análisis de resiliencia de Aena, derivan principalmente de la variabilidad en los escenarios climáticos, las limitaciones de los modelos físicos y operacionales, y la evolución futura de factores socioeconómicos y regulatorios. Para abordarlas, se han empleado escenarios contrastados del IPCC (SSP2-4.5 y SPP5-8.5) y trayectorias socioeconómicas SSP para la evolución de los riesgos físicos, así como el escenario *Net Zero* de la Agencia Internacional de la Energía para el análisis de los riesgos de transición. En conjunto, estos escenarios permiten evaluar los impactos relacionados con el cambio climáticos en los horizontes temporales de 2030, 2040 y 2050, incorporando tanto riesgos físicos como riesgos de transición.

En más detalle, Aena ha llevado a cabo un análisis de resiliencia inicial mediante un enfoque integral que abarca el entorno en el que se encuentra embebida la compañía, la gobernanza de la información relativa a los compromisos de sostenibilidad y cambio climático junto con la resiliencia económica, obteniendo resultados que confirman un nivel de preparación sólido ante los desafíos climáticos.

En el ámbito del Entorno Resiliente, el trabajo realizado, apoyado en planes nacionales y europeos de cambio climático, marcos regulatorios vigentes e informes internacionales como los del IPCC y la OACI, así como en plataformas oficiales como *Climate-Adapt* y *AdapteCCa*, ha permitido avanzar en la evaluación de cómo los factores climáticos pueden influir en el marco regulatorio, económico y operativo. Los progresos obtenidos hasta el momento indican que el contexto en el que Aena desarrolla sus actividades presenta un grado adecuado de preparación y ofrece una base sólida para seguir fortaleciendo la toma de decisiones estratégicas orientadas a la adaptación y la resiliencia.

En cuanto a la Gobernanza, el análisis desarrollado conforme a los criterios del TCFD, pone de relieve una integración del cambio climático en la supervisión del Consejo, el rol de la alta dirección y el sistema de gestión de riesgos. Este avance evidencia una mayor alineación con las buenas prácticas internacionales y un fortalecimiento continuo del compromiso de la organización con la gestión responsable de los riesgos climáticos, tanto en la planificación estratégica como en los procesos de toma de decisiones.

Por último, el análisis de Resiliencia económica evalúa la capacidad del Grupo para mantener la continuidad operativa y financiera ante escenarios climáticos adversos, así como su potencial de adaptación o transformación de activos en función de las necesidades futuras. Aena mantiene una posición financiera sólida y acceso a diversas fuentes e instrumentos de financiación, lo que proporciona la flexibilidad necesaria para avanzar en la implementación de medidas de adaptación y responder con eficacia a los posibles retos del cambio climático.

Aena avanza en el análisis de su resiliencia frente a los riesgos físicos y de transición asociados al cambio climático, apoyándose en una gestión integrada, proactiva y alineada con las mejores prácticas internacionales. Los resultados preliminares del trabajo apuntan a una sólida capacidad de adaptación y a una gobernanza madura, que contribuyen a anticipar y mitigar impactos en distintos horizontes temporales. De esta manera, la Compañía continúa fortaleciendo su posición para mantener la continuidad operativa y financiera ante escenarios climáticos adversos, reforzando su compromiso con la sostenibilidad a largo plazo y la generación de valor para todos sus grupos de interés.

Gestión de los impactos, riesgos y oportunidades

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-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**). Además, se incluye información sobre las entrevistas y 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* resultado de una asociación entre el Instituto de Recursos Mundiales (WRI), el Consejo Empresarial Mundial para el Desarrollo Sostenible (WBCSD) y los estándares de la ISO 14064.

A partir de los datos disponibles en los sistemas internos, la información se consolida para hacer los cálculos de la huella de carbono siguiendo la **metodología** establecida y utilizando los correspondientes factores de emisión por país. Estos factores se obtienen de bases de datos de reconocido prestigio de acuerdo a las distintas fuentes de emisión identificadas en cada alcance para garantizar la calidad y exactitud de los cálculos. Las 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.

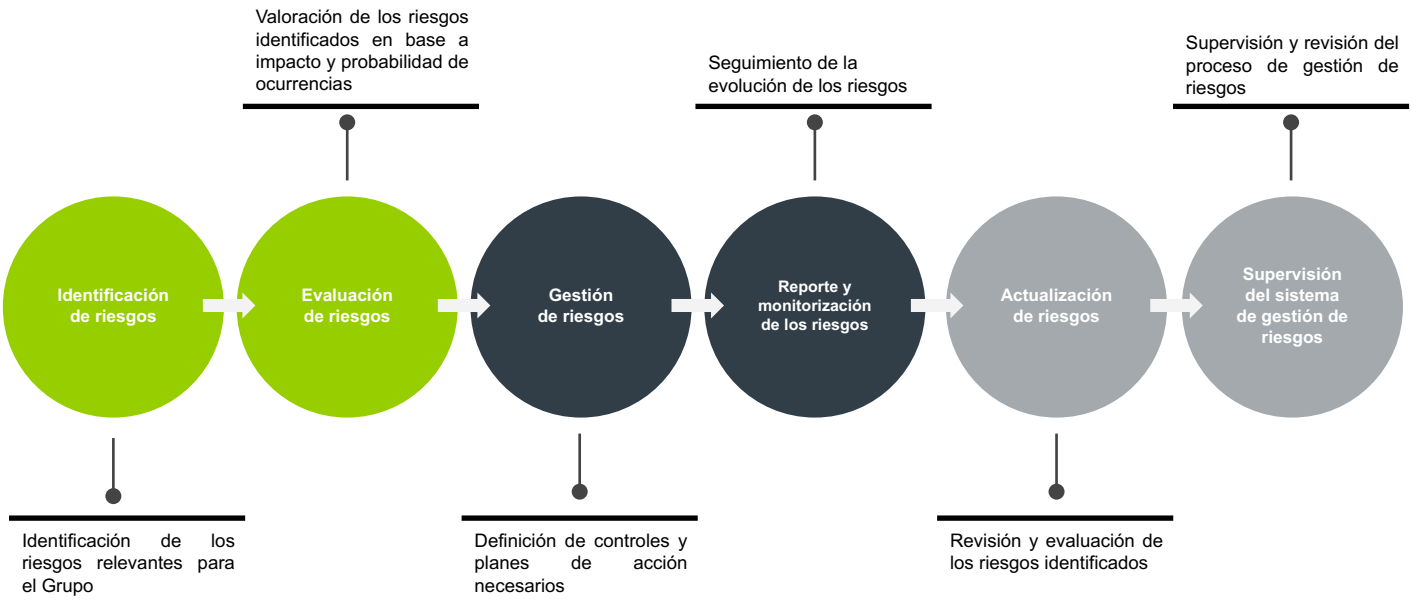
Por otro lado, el Grupo Aena revisa sus planes de ampliación de las infraestructuras a través de la Evaluación Ambiental Estratégica de Planes Directores y Planes Especiales, identificando las fuentes y calculando las emisiones de GEI previstas, así como otros impactos climáticos potenciales, como pueden 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**.

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 especifica de evaluación (criterios y escalas y umbral de relevancia o priorización o materialidad que da como resultado unos riesgos y oportunidades muy detallados). El análisis de riesgos climáticos realizado por el Grupo Aena incluye los derivados de la regulación y normativa vigente, y abarca tanto las operaciones propias, como los eslabones relevantes de la cadena de valor.

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.



Durante 2025, el Grupo Aena ha actualizado sus análisis de riesgos climáticos para cada una de sus áreas geográficas, 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 fiscos 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.

Para determinar qué riesgos físicos son materiales para la Compañía se realizó un análisis preliminar de los 28 riesgos identificados en los apéndices A de los anexos de criterios técnicos de selección de los Reglamentos Delegados de Taxonomía Verde Europea, 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.

A continuación, se presentan los análisis de riesgos climáticos de España, Reino Unido (Aeropuerto de Londres-Luton) y Brasil.

Análisis de riesgos climáticos de Aena en 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 en España y su cadena de valor.

Este análisis abarca horizontes temporales a corto plazo (2025), 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:

- **ESCENARIO SSP5-8.5 (escenario *Business as Usual*):** se corresponde con una trayectoria en la que las emisiones continúan subiendo al mismo ritmo que en la actualidad, suponiendo un calentamiento global que probablemente no superará los 4ºC.

- **ESCENARIO SSP2-4.5 (escenario de fuerte mitigación):** se corresponde con una trayectoria en la que las emisiones se habrían reducido a la mitad en 2080 y es muy probable que no se excedan los 2ºC de calentamiento global.

- **ESCENARIO SSP1-2.6:** los escenarios SSP contemplan tanto el nivel de emisiones como la Trayectoria Socioeconómica Compartida. El “1” se refiere a la tendencia socioeconómica, en este caso la de desarrollo sostenible y el 2.6 al nivel aproximado de forzamiento radiativo para el año 2100. Este escenario guarda similitudes con el 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 y la probabilidad de que el riesgo se materialice en cada uno de los aeropuertos de la red de Aena en España.

El análisis cuantitativo para los escenarios climáticos SSP2-4.5 y SSP5-8.5 se basa en el cálculo del riesgo, entendido como la susceptibilidad del sistema a ser afectado negativamente debido a la incapacidad de absorción de los efectos derivados del cambio climático.

El riesgo depende, por tanto, de la magnitud y la probabilidad, siendo específica para cada riesgo evaluado.Con ello, se construye una matriz que define el nivel de riesgo para cada variable evaluada en los horizontes temporales definidos y bajo los escenarios climáticos SSP2-4.5 y SSP5-8.5 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, en España, Aena ha actualizado su **plan de adaptación** para el periodo 2025-2033-2053 para los aeropuertos cuyos riesgos físicos han sido categorizados como críticos, desarrollando nuevas estrategias para adaptarse a los mismos. Para la realización del plan de adaptación al cambio climático de la red de Aena en España, se generaron planes de adaptación individuales para los 46 aeropuertos y 2 helipuertos.

En los planes de adaptación se han planificado las medidas necesarias para reducir los riesgos climáticos identificados. Las medidas se han planificado de forma individual para cada aeropuerto y riesgo climático. Para los riesgos de temperaturas extremas y olas de calor se han planificado medidas como refuerzos de la climatización en terminal y uso de materiales resistentes en pistas, mientras que para los riesgos de inundaciones y precipitaciones extremas se han planificado medidas entre las que se incluyen nuevos sistemas de drenaje. Para el riesgo de sequía, se han diseñado medidas como la instalación de depósitos y uso de agua regenerada.

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 se enfrenta en España 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 en 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 (IEA):

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 CO_2 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 (2025), uno a medio plazo (2035) y otro a largo plazo (2055) para analizar los riesgos de transición. Esta escala temporal permite a Aena anticiparse en España 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 en 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.

Oportunidades:

En España, Aena ha identificado y evaluado oportunidades asociadas a los riesgos climáticos detectados con el fin de desarrollar estrategias de mitigación y/o adaptación en respuesta a estos mismos. Dicho análisis consideró las 5 principales categorías propuestas por la TCFD como punto de partida.

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

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton cuenta con su informe *Climate Change Adaptation Report* (CCAR) donde se han analizado los riesgos bajo los escenarios **SSP** 4.5 y 8.5, alineando el informe con la metodología TCFD y el análisis de riesgos de Aena en España, identificando el nivel de riesgo Inicial, Inherente y Residual.

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.

El análisis de riesgos climáticos y adaptación del Aeropuerto de Londres-Luton se alinea con los requisitos del DEFRA, 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.

El análisis realizado 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:

- **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-IRO 1-20 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

Para la evaluación de los riesgos de transición, la referencia regulatoria considerada se centra en la transición hacia una economía baja en carbono y su impacto en los costes. En el Reino Unido, este marco se fundamenta en la Ley de Cambio Climático de 2008 (*Climate Change Act 2008*), cuyo objetivo es garantizar que las emisiones de carbono no contribuyan a un calentamiento superior a los 2 grados, con la meta de permanecer por debajo de los 1.5 grados. Esto se refleja en las Proyecciones Climáticas del Reino Unido para fines de escenarios climáticos, así como en todos los requisitos de economía baja en carbono aplicables a las empresas. 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.

Oportunidades:

El análisis consideró la identificación de oportunidades vinculadas al cambio climático para el Aeropuerto de Londres-Luton con el fin de conseguir una ventaja competitiva. Las oportunidades contemplan la inversión en tecnologías e infraestructuras sostenibles, con el fin de reducir la huella ambiental, mejorar la eficiencia operativa y mitigar los efectos del cambio climático a corto, medio y largo plazo. Estas oportunidades están relacionadas tanto con los riesgos físicos, como con los riesgos de transición identificados.

Análisis de riesgos climáticos en Aena Brasil:

En 2024, Aena Brasil realizó un informe inicial de riesgos climáticos, el cual ha sido actualizado en 2025 y que 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 escenarios climáticos (pesimista y optimista) y 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 y oportunidades de corto y medio plazo.
- **Medio/Largo Plazo:** el período de 2031-2050 se utiliza para evaluar los riesgos y oportunidades de medio y largo plazo, 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, una herramienta desarrollada por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación de Brasil. la cual integra y disemina información sobre riesgos del cambio climático en Brasil.

En concreto, se emplearon dos escenarios futuros en la plataforma:

- **ESCENARIO SSP5-8.5 (escenario *Business as Usual*):** Representa una trayectoria sin esfuerzos significativos de mitigación, con un incremento continuo de las emisiones. Bajo este escenario, Brasil enfrenta un aumento sustancial de la temperatura media anual, intensificación de eventos extremos (como sequías prolongadas e inundaciones severas), y mayor presión sobre ecosistemas, infraestructura crítica y sistemas productivos.
- **ESCENARIO SSP2-4.5 (escenario de fuerte mitigación):** Este escenario asume que las emisiones se habrían reducido a la mitad en 2080 En el contexto brasileño, se proyectan aumentos moderados de temperatura y alteraciones graduales en los patrones de precipitación, con impactos diferenciados según la región y el sector económico analizado.

Destacar que a lo largo de 2025, Aena Brasil ha finalizado los planes de adaptación individualizados para cada uno de sus 17 aeropuertos cuyo objetivo es reducir la vulnerabilidad ante fenómenos meteorológicos extremos, garantizando la continuidad y la seguridad en sus operaciones.

El Plan de Adaptación Climática de Aena Brasil cuenta con medidas de adaptación para minimizar los físicos identificados en el análisis de riesgos para cada aeropuerto, utilizando una metodología de análisis de riesgos cuantitativa. Esta metodología analiza la gravedad del riesgo climático del aeropuerto (riesgo inicial) así como la reducción del riesgo que generan las medidas de adaptación diseñadas (riesgo residual).

En 2025, en Aena Brasil se han implementado las medidas de adaptación planificadas para ese año y se han diseñado un número adicional de ellas que se encuentran en proceso de implantación. Los resultados de los planes de adaptación muestran que, con la implementación de las medidas propuestas, los 17 aeropuertos de la red quedan protegidos frente a los riesgos climáticos identificados tanto para el escenario optimista como pesimista en los horizontes temporales a medio y largo plazo.

Aunque actualmente no existe una normativa nacional que exija la realización de este análisis, la legislación está evolucionando y, en 2023, se creó un Comité Interministerial de Cambio Climático (CIM), cuyo objetivo general es desarrollar el Plan de Adaptación y Mitigación Climática a nivel país. Este plan busca orientar, promover y catalizar acciones coordinadas de adaptación y mitigación para los sistemas humanos y naturales mediante estrategias a corto, mediano y largo plazo, en el marco del desarrollo sostenible.

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.

La evaluación se realiza con un marco estandarizado que considera límites para el 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. Este análisis consideró los mismos horizontes temporales a corto, medio y largo plazo que se emplearon en la evaluación de los riesgos físicos.

Aena Brasil ha identificado cuatro categorías principales de riesgo conforme a las recomendaciones del TCFD: riesgos políticos y legales, riesgos tecnológicos, riesgos de mercado y riesgos reputacionales, cada uno con potenciales impactos sobre la operación aeroportuaria en el contexto de la transición hacia una economía baja en carbono.

Oportunidades:

El análisis también incluyó dentro de su alcance la identificación y evaluación de oportunidades estratégicas derivadas del cambio climático y la transición hacia una economía baja en carbono. Estas oportunidades fueron evaluadas siguiendo la metodología y horizontes temporales empleados en la identificación de riesgos físicos y de transición.

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 especifica de evaluación como se ha explicado 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.

De este modo y de acuerdo a las evaluaciones de probabilidad e impacto potencial, los riesgos de transición más significativos a nivel de grupo son, según su tipología:

- Regulatorios: derivados de las normativas en las diferentes regiones en que opera el grupo, con especial énfasis en las europeas, como *Fit for 55*, *Green Deal 2040* y *Clean Industrial Deal* y, específicamente en España, por la prohibición de vuelos con alternativa AVE.
- Tecnológicos: debidos a la transición a nuevas tecnologías y combustibles sostenibles en aeropuertos y al posible déficit de la capacidad de la red eléctrica para dar suministro a las necesidades futuras.
- De mercado: por la evolución en el comportamiento del turismo.
- Reputacionales: como consecuencia de posibles incumplimientos en los compromisos para alcanzar cero emisiones netas de Aena y su cadena de valor.

Asimismo, se han identificado 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 y fuente de energía, (tales como incorporación de nuevas tecnologías y medidas operativas), productos y servicios (desarrollo de tecnologías de gestión eficiente de operaciones, servicios que permitan responder a las expectativas de viajes más sostenibles por parte de los clientes: centros multimodales y turismo sostenible y servicios de bajas emisiones), mercados y resiliencia (mayor acceso a financiación sostenible e impulso del uso de combustibles sostenibles de aviación a través de colaboraciones con aliados clave en el sector de la aviación).

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.** Además, por información de referencia en la Nota 3.4 Descripción de los principales riesgos derivados del cambio climático de las Cuentas Anuales Consolidadas 2025 - Bloque A.

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

E1-2 22, E1-2 24, E1-2 25

El Grupo Aena mantiene un firme compromiso con la lucha contra el cambio climático en todos los países donde opera, implementando políticas específicas orientadas a gestionar los posibles impactos relacionados tanto con la mitigación como la adaptación al cambio climático. Tanto la **Política de Sostenibilidad** como la **Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética, y Seguridad y Salud en el Trabajo**, establecen el compromiso de integrar la mitigación y adaptación al cambio climático en todas sus operaciones y cadena de valor, alineando sus acciones con los objetivos de la Estrategia de Sostenibilidad y los Planes de Acción Climática del Grupo. Estas políticas se aplican a todas las entidades del Grupo, incluyendo España, Reino Unido y Brasil, y abarcan tanto las operaciones propias, como las actividades de su cadena de valor, involucrando a proveedores y otros grupos de interés. Los objetivos principales de estas políticas son reducir su huella de carbono así como promover la eficiencia energética y el uso de energías renovables.

Las políticas se implementan mediante planes de acción específicos, como los Planes de Acción Climática de cada empresa, que incluyen iniciativas de eficiencia energética y transición a energías renovables. Estas acciones se revisan y actualizan periódicamente para asegurar su adecuación a los avances científicos y regulatorios, y su eficacia es supervisada por los órganos de gobierno y comités de sostenibilidad del Grupo.

El cumplimiento de las políticas se monitoriza a través de indicadores clave de desempeño (KPIs), garantizando la mejora continua y la transparencia en la gestión de los riesgos y oportunidades climáticas. Para más información sobre los requisitos mínimos de divulgación (MDR-P), consultar el apartado **Políticas medioambientales**.

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

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

El Grupo Aena sigue la hoja de ruta establecida por los Planes de Acción Climática (PAC) de Aena en España, Aeropuerto de Londres-Luton y Aena Brasil. Estos planes reflejan el compromiso del Grupo Aena y establecen las acciones necesarias para alcanzar los objetivos de reducción de la huella de carbono de sus emisiones de alcance 1 y 2 y establecen objetivos colaborativos para impulsar la reducción de sus emisiones de alcance 3 que no se encuentran bajo su control.[5]

A este respecto, el Grupo Aena dispone de metas estratégicas anuales orientadas a disminuir las emisiones propias mediante la compra, generación y autoconsumo de energía renovable, y la mejora de la eficiencia energética en sus instalaciones, entre otras iniciativas.

En cuanto a las emisiones de alcance 3 las medidas se centran en impulsar el uso de Combustible de Aviación Sostenible (SAF), la reducción de las emisiones atribuibles a los agentes de *handling* mediante el incremento de vehículos eléctricos, la instalación de puntos de carga eléctricos, para pasajeros, empleados y empresas que trabajan en los aeropuertos, y la promoción de 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.

El avance constante en el cumplimiento de los objetivos establecidos ha permitido que, para el año 2025, se hayan alcanzado importantes logros en materia de certificaciones ambientales, específicamente en el marco del programa ***Airport Carbon Accreditation*** de ACI EUROPE.

En España, se ha logrado la obtención del Nivel 4 para tres aeropuertos: Palma de Mallorca, Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, lo que refleja un alto grado de compromiso con la gestión y reducción de emisiones de carbono. Además, cuatro aeropuertos han renovado su certificación en el Nivel 3, consolidando así sus esfuerzos en la gestión de carbono. Estos aeropuertos son Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche Miguel Hernández, Ibiza y Menorca. El Aeropuerto de César Manrique-Lanzarote ha renovado su certificación en el Nivel 2, mientras que el Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro ha renovado en el Nivel 1. Asimismo, diez aeropuertos, incluyendo los del Grupo Canario, Valencia, Sevilla y Bilbao, han obtenido por primera vez la certificación en el Nivel 1, lo que representa un paso inicial significativo en la gestión de sus emisiones.

[5] El Grupo Aena está trabajando en el desarrollo de sistemas y procesos que permitan disponer de información detallada sobre la reducción de emisiones logradas y previstas, desglosada por actuación. Actualmente, se están implementando iniciativas para mejorar la trazabilidad y el seguimiento de las acciones en materia de reducción de emisiones.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha mantenido su certificación en el Nivel 4, evidenciando la consolidación de sus prácticas sostenibles y su compromiso con la neutralidad de carbono. En Brasil, hay siete aeropuertos gestionado por Aena Brasil acreditados en Nivel 1, siendo el objetivo ampliar la certificación *Airport Carbon Accreditation* en ese nivel a otros centros, marcando el inicio de su camino hacia una gestión más eficiente y responsable de las emisiones de carbono.

A continuación, se detallan las principales palancas de descarbonización o programas utilizados para impulsar la consecución de los objetivos establecidos en cada uno de los PAC. 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**.

Para más información sobre los avances realizados y las acciones en curso, consulte el apartado **E1-6**.

Alcance 1 y 2: Neutralidad de carbono

El principal objetivo de este programa es posicionar a Aena en 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 y 2040 en el caso del Aeropuerto de Londres-Luton y 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 linea con las Políticas relacionadas con medioambiente (ver **MDR-P: Políticas de los NEIS medioambientales)**.

En este sentido, desde 2024, 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 Aena Brasil se compromete a alcanzar este porcentaje en todos sus aeropuertos en 2027, habiendo alcanzado en 2025 un total del 89 % (76 % en 2024).

Además, con el propósito de aumentar el porcentaje de autoabastecimiento, el Grupo Aena sigue avanzando en su Plan Fotovoltaico que permitirá incrementar significativamente su capacidad de generación propia de energía. Se prevé que, para 2029, el despliegue del Plan Fotovoltaico de Aena en España alcance una producción de energía renovable equivalente al 51% del consumo registrado en 2019. Durante 2025, se ha completado la construcción de una planta fotovoltaica en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con potencia nominal de 120 MW. Además, se ha iniciado la construcción de una planta fotovoltaica en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, con una potencia nominal de 10 MW, y en el Aeropuerto de Reus con 12,5 MW. Se estima que, una vez entren en servicio, estas tres instalaciones podrán generar aproximadamente 287 GWh. Considerando todas las plantas en proceso de tramitación, tanto conectadas como no conectadas a la red, la producción total del Plan Fotovoltaico de Aena podría alcanzar los 540 GWh en 2029. Asimismo, en 2025 se ha adjudicado la construcción de nuevas plantas fotovoltaicas en los aeropuertos de Málaga-Costal del Sol, Zaragoza, Valencia y La Gomera y se ha iniciado el proceso de licitación para una planta adicional en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas de 45 MW nominales.

A su vez, en España, en el marco de esta línea de acción, en 2025 Aena ha adjudicado la compra de 40 GWh mediante un PPA financiero, cuya puesta en marcha está prevista para 2026. Además, se han iniciado los trámites para la compra de 135 GW adicionales a través de este mismo mecanismo.

Respecto a la estrategia de energía térmica[6], durante 2025 se han adquirido garantías de origen de biometano para las calderas del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y se han comenzado los tramites para contratar el suministro de geotermia en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Asimismo, a lo largo de 2025 se han realizado estudios de viabilidad para la sustitución de calderas por sistemas de geotermia en los aeropuertos de Bilbao, Girona-Costa Brava, Asturias, Pamplona, Santiago-Rosalía de Castro, Vigo y Valladolid.

Asimismo, en España, se han implementado medidas enfocadas a mejorar la eficiencia energética, como la sustitución de luminarias convencionales por tecnología LED. En 2025, en España, el 85 % de las luminarias en las terminales aeroportuarias (51 % en 2024) son LED, con la meta de alcanzar el 100% para el año 2026.

Por ultimo, destacar que, en España, Aena se encuentra en tramites de implantación la metodología BREEAM (*Building Research Establishment Environmental Assessment Method*) en el futuro desarrollo y gestión de sus ampliaciones y nuevas infraestructuras. BREEAM siendo este uno de los estándares internacionales más reconocidos para la evaluación ambiental de edificios y proyectos de ingeniería civil. Su futura aplicación permite asegurar que las nuevas infraestructuras cumplan con los más altos requisitos en eficiencia energética.

Todas estas actuaciones han permitido que durante el 2025 se haya alcanzado una reducción de emisiones de CO_2e mayor a la prevista, reduciendo por tanto el porcentaje de compensación que se preveía realizar (8%). A este respecto, durante 2026, se ha realizado la compensación de 8.198 tCO_2e (6%), respecto de las emisiones de Alcance 1 y 2 del 2019.

[6] Actualmente, la mayor fuente de emisiones de alcance 2 procede de la compra de energía frio-calor procedente de la planta de cogeneración concesionaria y ubicada en Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Con el objeto de reducir las emisiones asociadas a la misma y en línea con los objetivos de descarbonización y mejora de la eficiencia energética, la concesión incluye la instalación y puesta en marcha de enfriadoras y calderas eléctricas en el aeropuerto y se están analizando actualmente medidas adicionales ampliar esta reducción de emisiones que serán comunicadas en futuros informes de sostenibilidad.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton se ha comprometido a que en 2026, el 25% de la electricidad utilizada directamente en sus instalaciones provenga de fuentes de energía renovables que estén ubicadas en el propio aeropuerto o en áreas cercanas. Para ello, durante 2025 se ha reactivado el contrato de *Power Purchase Agreement* (PPA) de una planta solar fotovoltaica en el Aeropuerto de Londres-Luton, con una duración de 30 años y una producción de 10 a 12 MWp. Asimismo, se ha realizado la actualización de la iluminación a tecnología LED en todos los edificios internos y aparcamientos, alcanzando un 100% de cobertura y previéndose la finalización de este proceso en 2025. Por otro lado, como parte del plan de re-asfaltado de la pista, la instalación de nuevos sistemas LED eficientes para la iluminación de la pista comenzará a finales de 2025 y se espera que esté terminada en marzo de 2026.

En Brasil, los aeropuertos de Aena Brasil tienen como objetivo alcanzar el 100% de iluminación LED en todas sus instalaciones para el año 2027, y extender esta tecnología a las plataformas y balizas antes de 2030. Además, está prevista la puesta en marcha de una planta fotovoltaica destinada al autoconsumo en el Aeropuerto de Carajás-Parauapebas.

El Grupo Aena también cuenta con una estrategia marcada por la renovación de equipos de climatización y de emergencia por otros que sean más eficientes en términos energéticos y en la transición hacia una flota propia de vehículos sostenible. Para ello, se están llevando a cabo acciones como la electrificación de la flota propia de vehículos, así como la incorporación de combustibles sostenibles en los vehículos existentes, grupos electrógenos y calderas. En 2025, el porcentaje alcanzado de turismos y furgonetas de la flota propia en España eléctricas ha sido del 58 % (52 % en 2024), mientras que, en el Reino Unido, el 86 % de los vehículos del Aeropuerto de Londres-Luton son de bajas emisiones de carbono (88 % en 2024). En 2025, los vehículos sostenibles han constituido el 24 % de la flota propia en los aeropuertos de Aena Brasil (0 % en 2024).

A continuación, se presentan las actuaciones ligadas a climatización e iluminación que están en proceso de ejecución o se han terminado de ejecutar en 2025 en España.

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

Centro	Actuación	Descripción	Estado (Finalizada/En ejecución)	Horizonte temporal (plazo)
A Coruña	Climatización	Instalación de bomba de calor y depósito de inercia para Terminal	En ejecución	Corto
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Climatización	Instalación de sondas de CO_2 en UTAs	Finalizada	Corto
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Climatización	Renovación de las instalaciones de climatización e iluminación del Centro de Gestión de Red (CEGRA)	En ejecución	Corto
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	Electromecánicas	Plan de obsolescencia: Actuaciones diversas de renovación y mejora en ascensores de T123. Fase 3.	En ejecución	Corto
Albacete	Climatización	Nuevos equipos de aire acondicionado en el Edificio Terminal	Finalizada	Corto
Algeciras (Helipuerto)	Climatización	Renovación equipos de climatización	En ejecución	Corto
Alicante-Elche Miguel Hernández	Climatización	Renovación de equipos de clima (split)	Finalizada	Corto
Asturias	Climatización	Suministro con instalación de unidades autónomas de aire acondicionado para aeronaves en plataforma	En ejecución	Corto
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	Climatización	Renovación del sistema de calefacción en el Bloque Técnico	En ejecución	Corto
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	Climatización	Renovación climatización Edificio Cargoparc	Finalizada	Corto
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	Climatización	Renovación de equipos de precisión en la Sala de Equipos de la TWR E	Finalizada	Corto
Madrid-Cuatro Vientos	Climatización	Climatización Sala de Equipos TWR	Finalizada	Corto
El Hierro	Climatización	Suministro e instalación de máquina enfriadora	Finalizada	Corto
Fuerteventura	Climatización	Adecuación y mejora de la climatización	En ejecución	Corto
Huesca-Pirineos	Climatización	Sistema de calefacción alternativo para el Parque de Bomberos	Finalizada	Corto

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

Centro	Actuación	Descripción	Estado (Finalizada/En ejecución)	Horizonte temporal (plazo)
Huesca-Pirineos	Climatización	Instalación de climatización para las antiguas oficinas de la Escuela de Vuelo *Airways Aviation*	En ejecución	Corto
Jerez	Climatización	Renovación de equipos de producción de frío y calor en Edificio Terminal	Finalizada	Corto
La Gomera	Climatización	Sustitución equipos climatización	En ejecución	Corto
Logroño	Climatización	Renovación de la climatización de la Torre de Control	En ejecución	Corto
Menorca	Climatización	Sustitución UTAs	Finalizada	Corto
Menorca	Envolvente	Sustitución enfriadoras terminal	Finalizada	Corto
Melilla	Envolvente	Remodelación de Edificio SSEI	Finalizada	Corto
Melilla	Envolvente	Sustitución climatización Edificio Aena II	Finalizada	Corto
Reus	Envolvente	Remodelación Edificio SSEI	En ejecución	Corto
Santiago-Rosalía de Castro	Climatización	Instalación térmica de ACS por aerotermia	En ejecución	Corto
Sevilla	Climatización/ Envolvente	Suministro con instalación de pasarelas de embarque y equipos de asistencia a aeronaves	En ejecución	Corto
Valencia	Climatización	Acondicionamiento Edificio Terminal T1	En ejecución	Corto
Zaragoza	Climatización	Adecuación al RITE Edificio ENAIRE	En ejecución	Corto
Zaragoza	Climatización	Regeneración de pavimento en pista 14R-32L y calles asociadas	En ejecución	Corto

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

Centro	Actuación	Descripción	Estado (Finalizada/En ejecución)	Horizonte temporal (plazo)
Alicante-Elche Miguel Hernández	Iluminación	Control de iluminación en varias zonas del Terminal	En ejecución	Corto
Alicante-Elche Miguel Hernández	Iluminación	Nuevas luminarias en mostradores de facturación y embarque	Finalizada	Corto
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	Iluminación	Renovación de letreros y balizas reflectantes en área de maniobras	Finalizada	Corto
Bilbao	Iluminación	Instalación de luces LED Sistema Borde de Pista RWY 10-28 y protección de pista RWY 12-30	Finalizada	Corto
Bilbao	Iluminación	Iluminación eficiente LED para Terminal	Finalizada	Corto
Palma de Mallorca	Iluminación	Sustitución climatización Edificio Aena II	Finalizada	Corto
Palma de Mallorca	Iluminación	Regeneración rodadura North y calles asociadas del aeropuerto	En ejecución	Corto
Reus	Iluminación	Adecuación nuevas tecnologías y normativa de los sistemas de Balizamiento	Finalizada	Corto
Santiago-Rosalía de Castro	Iluminación	Adecuación iluminación de plataformas	En ejecución	Corto
Valencia	Iluminación	Sustitución de iluminación LED en varias zonas del aeropuerto	Finalizada	Corto

Por último, mencionar el proyecto innovador que se encuentra en marcha en España, el proyecto Hovyu, desarrollado en en el marco del programa Aena Ventures, con el objetivo de la captura y neutralización de CO_2 procedente de las calderas de gas natural del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Durante junio de 2025, se formalizó el contrato con la *startup* seleccionada para el despliegue de la solución, con el objetivo de tener instalada para principios de 2027 una planta de captura del CO_2 en las calderas actuales de la Terminal 1.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, se han llevado a cabo diversas iniciativas en 2025 orientadas a mejorar la eficiencia energética:

- Finalización de la actualización a iluminación LED en todos los edificios interiores y aparcamientos gestionados por *London Luton Airport Operations Limited* (LLAOL), lo que ha permitido reducir tanto el consumo energético como la contaminación lumínica. Además, como parte del programa de re-asfaltado, se prevé la modernización de la iluminación en el campo de vuelos y en la pista.
- Análisis de la envolvente de los edificios para evaluar el estado de las instalaciones operados por LLAOL. Los resultados de este estudio proporcionarán un inventario detallado de medidas pasivas de ahorro energético y los beneficios asociados en términos de reducción de la demanda de calefacción, refrigeración e iluminación. Las recomendaciones derivadas de este análisis servirán de base para el desarrollo de un programa de eficiencia energética de segunda fase a partir de 2027.

Aena Brasil ha definido una ambiciosa estrategia de descarbonización para sus aeropuertos, con el objetivo de lograr la neutralidad en carbono en 2035 y alcanzar el estatus *Net Zero* en 2040. Esta hoja de ruta se estructura en torno a metas concretas y acciones específicas para optimizar la eficiencia y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en todas sus operaciones. Los principales ejes de actuación para reducir las emisiones en los alcances 1 y 2 incluyen:

- Adaptación de grupos electrógenos para operar con biodiésel y sustitución de desbrozadoras y cortacéspedes por modelos eléctricos.
- Renovación progresiva de la flota vehículos, incorporando modelos híbridos o eléctricos, e implementación de un sistema de telemetría para una gestión eficiente.
- Desarrollo de una política de abastecimiento que priorice el uso de biodiésel y etanol en vehículos.
- Puesta en marcha de un programa de detección y reparación de fugas en equipos de climatización, que contempla la capacitación del personal, el uso de detectores avanzados y el aumento de la frecuencia de inspecciones de mantenimiento.
- Sustitución de fluidos refrigerantes actuales por alternativas con menor Potencial de Calentamiento Global (PCG) en los sistemas de refrigeración.
- Instalación de válvulas de doble acción en sanitarios para reducir el consumo de agua y de quemadores "*flare*" en las estaciones de tratamiento de aguas residuales (EDAR) para disminuir las emisiones de CO_2e.
- Compra de Certificados Internacionales de Energía Renovable (IREC) para garantizar la trazabilidad del origen renovable de la energía consumida.
- Instalación de una planta fotovoltaica en el Aeropuerto de Carajás para el autoabastecimiento con energía renovable.
- Instalación de lámparas LED en todos los aeropuertos.
- Implementación de modos de operación inteligente (*Smart Control*) en elevadores y escaleras mecánicas.
- Priorización en la utilización de motores eléctricos de alta eficiencia y sustitución de equipos por otros más eficientes.
- Incorporación de sistemas de gestión energética (BEMS - *Building Energy Management Systems*) y automatización en el control de iluminación y climatización.

En el caso de los aeropuertos de Brasil, indicar que las medidas de reducción de emisiones de alcance 1 y 2 se encuentran en progreso de implantación y que se irán finalizando a lo largo de los próximos años. A este respecto indicar que todas las nuevas obras de ampliación de los aeropuertos de Brasil ya contemplan medidas de eficiencia energética y uso de energías renovables en su diseño.

Alcance 3: Aviación sostenible

En España, Aena ha implementado diversas acciones orientadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de alcance 3, en consonancia con su compromiso de promover una aviación más sostenible. Entre estas iniciativas destacan aquellas dirigidas a fomentar la propulsión limpia en aeronaves, impulsando el uso de combustibles sostenibles para la aviación (SAF). Para ello, Aena participa activamente en foros y alianzas sectoriales, y colabora estrechamente con productores, aerolíneas y otros agentes clave, con el objetivo de aumentar la utilización de estos combustibles y promover su producción.

En este sentido, destacar la participación de Aena en la Alianza para una Aviación Cero Emisiones (AZEA) y en la *Renewable and Low-Carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance* (RLCF), impulsadas por la Comisión Europea. La primera de estas iniciativas buscan identificar retos tecnológicos, operativos y regulatorios para la introducción del hidrógeno en el transporte aéreo y definir hojas de ruta para aeronaves cero emisiones (eléctricas e H_2) y la segunda es una iniciativa que busca impulsar la producción y distribución de combustibles sostenibles para la aviación (SAF) y combustibles sostenibles para el transporte marítimo (SMF) para apoyar la aplicación de los Reglamentos *FuelEU Maritime* y *RefuelEU Aviation*, colaborando estrechamente para facilitar la transición hacia un futuro más ecológico y sostenible.

En 2025, la iniciativa *ReFuelEU Aviation* marca un hito en la descarbonización del transporte aéreo al establecer la obligación de que al menos el 2% del combustible suministrado en los aeropuertos de la Unión Europea sea combustible sostenible para aviación (SAF). Este mandato, que se incrementará progresivamente hasta alcanzar el 70% en 2050, supone una medida clave para reducir las emisiones asociadas a la actividad aérea, que representan la mayor parte del alcance 3. La incorporación de este 2% inicial no solo contribuye a disminuir las emisiones directas de las aeronaves, sino que también refuerza el compromiso de la cadena de valor con los objetivos climáticos, sentando las bases para una transición hacia la neutralidad en carbono en 2050.

En España, la distribución del SAF en los aeropuertos de Aena se apoya en la infraestructura nacional de oleoductos y sistemas hidrantes, siendo integrada por tanto en la misma red logística que el queroseno convencional y aprovechando la infraestructura existente (oleoductos, hidrantes y depósitos). Esto es posible porque el SAF está certificado como “drop-in”, es decir, puede mezclarse con Jet A-1 sin modificar aeronaves ni instalaciones pudiendo ser mezclado con el queroseno en la misma red cumpliendo estándares internacionales y normativas europeas.

Complementando lo anterior, el suministro de energía eléctrica renovable a las aeronaves juega también un papel fundamental en la reducción de emisiones. En la actualidad, todos los puestos de estacionamiento en pasarela en los aeropuertos españoles están equipados con sistemas de suministro eléctrico a 400 Hz. A lo largo de 2024, se ha continuado con la instalación de nuevas tomas y la actualización de equipos antiguos, con el objetivo de extender en el futuro estos sistemas a los puestos de plataforma en remoto. La electricidad suministrada por Aena a las aeronaves en España cuenta con garantía de origen 100% renovable, lo que refuerza la contribución a la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero de alcance 3.

En materia de eficiencia operativa en el ámbito aeronáutico, se han puesto en marcha sistemas de *Airport Collaborative Decision Making* (A-CDM) en cinco aeropuertos de la red española. Estos permiten optimizar la gestión de las operaciones mediante el intercambio de información en tiempo real, lo que se traduce en una reducción de los tiempos de rodaje, así como en un menor consumo de combustible y disminución de las emisiones durante el ciclo LTO y el uso de Unidades Auxiliares de Energía (APUs). Además, diez aeropuertos disponen de torres avanzadas que facilitan la coordinación operativa y contribuyen a la reducción de emisiones.

Por otro lado, se han logrado avances relevantes en la transición hacia una flota de asistencia en tierra (*ground handling*) más sostenible. La reciente adjudicación del último pliego de licencias para la prestación de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos españoles incorpora criterios de sostenibilidad que superan los objetivos fijados en el Plan de Acción Climática 2021-2030.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton está colaborando activamente con las aerolíneas para fomentar la producción y el uso de combustibles sostenibles para la aviación (SAF) en sus operaciones. Paralelamente, se están impulsando iniciativas para avanzar hacia una flota sostenible en las actividades de *ground handling*, a través del programa “*Future of Transport*”. Este programa implica la colaboración con socios estratégicos para la incorporación de vehículos eléctricos y el desarrollo de infraestructuras de recarga en todo el aeropuerto. Además, el Aeropuerto de Londres-Luton ha alcanzado un notable progreso en la modernización de la flota, logrando que el 62% de las aeronaves que operaron durante el pico de actividad del verano de 2025 sean modelos *Next Generation* (NEOs, Max), frente al 46% registrado en 2024. Este avance posiciona al aeropuerto como referente en la adopción de tecnologías más eficientes, lo que se traduce en una reducción significativa tanto del ruido como de las emisiones de carbono, gracias a la mayor eficiencia y al menor consumo de combustible de estas aeronaves.

En Brasil, a lo largo de 2025, Aena Brasil ha enfocado sus esfuerzos en reforzar el análisis de reducciones de emisiones dentro del alcance 3 de su Plan de Acción Climática, avanzando en la identificación y gestión de fuentes indirectas de emisiones relacionadas con sus operaciones aeroportuarias. Como resultado, ha establecido dos principales líneas de acción. La primera está orientada a la propulsión limpia en aeronaves y la segunda se centra en el desarrollo de una flota de asistencia en tierra (*ground handling*) más sostenible.

Estas iniciativas, además de abordar los impactos negativos vinculados a las emisiones de alcance 3, abren oportunidades estratégicas para el desarrollo de nuevos servicios, como la distribución de combustibles sostenibles y la integración de tecnologías limpias en las operaciones aeroportuarias. A través de estas acciones, el Grupo Aena refuerza su compromiso con la sostenibilidad, la innovación y la reducción del impacto ambiental a lo largo de toda la cadena de valor del sector aéreo.

Alcance 3: Programa comunidad y cadena de valor

En el marco de sus Estrategias de Sostenibilidad y con el propósito de gestionar sus IROs materiales, el Grupo Aena ha puesto en marcha diversas iniciativas orientadas a la movilidad sostenible y la cooperación climática, con el fin de mitigar los impactos negativos derivados de las emisiones de gases de efecto invernadero y promover alternativas de transporte más sostenibles.

En España, Aena ha fortalecido su apuesta por la movilidad sostenible mediante la ampliación de su red de puntos de recarga para vehículos eléctricos tanto en lado aire como en lado tierra, facilitando su uso tanto a empleados y pasajeros como a usuarios de los aeropuertos. A cierre de 2025, la red de aeropuertos española cuenta con 4.699 puntos de recarga distribuidos entre el lado tierra y el lado aire (4.347 en 2024). Además, se han implementado incentivos para el uso de vehículos sostenibles en los aparcamientos de Aena, a través de un descuento del 10% en la tarifa de estacionamiento para vehículos con etiqueta CERO de la Dirección General de Tráfico (DGT), dentro del programa Aena Club Cliente. Esta medida fue utilizada por el 8 % de los pasajeros en 2025, lo que supone un aumento de casi 2 puntos porcentuales respecto al año anterior. También se ha incrementado la capacidad de estacionamiento para bicicletas y patinetes eléctricos en las instalaciones aeroportuarias.

En línea con los objetivos del Plan de Acción Climática 2021-2030, Aena ha establecido la compensación del 100% de las emisiones generadas por los viajes de trabajo de sus empleados en España, a través de proyectos sostenibles verificados desde 2024. En base a ello a lo largo de 2026 se llevará a cabo la compensación de 1.495 toneladas de CO_2e derivadas de los desplazamientos laborales en coche, tren, barco y avión realizados en 2025. En 2025 se realizó la compensación relativa a las emisiones de esa categoría, correspondiente al año 2024, de 1.351 toneladas de CO_2e mediante un proyecto de reforestación en los Montes del Este de Uruguay, centrado en el uso de maderas de alta calidad. El proyecto contribuye a la absorción de emisiones, la gestión forestal responsable, la regeneración de ecosistemas y el desarrollo local sostenible. La iniciativa ha sido certificada por Verra, conforme a los estándares FSC y *Verified Carbon Standard* (VCS).

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha continuado impulsando la movilidad sostenible a través del Luton DART (*Direct Air-Rail Transit*) y el *Luton Airport Express*, ofreciendo un servicio de tren electrificado y un sistema de transporte automatizado y eléctrico que conecta la terminal aeroportuaria con la estación de tren *Luton Airport Parkway*, mejorando así la sostenibilidad de los desplazamientos hacia y desde el aeropuerto. Destacar que durante 2025, el aeropuerto británico fue reconocido por la CAA (*Civil Aviation Authority*) del Reino Unido con la calificación “VERY GOOD” en su informe “*Airport Accessibility Report*” 2024/25.

En el marco de su enfoque de cooperación y sensibilización climática, el Grupo Aena participa de manera activa en distintos foros de sostenibilidad y del sector aeronáutico, promoviendo la colaboración y el intercambio de mejores prácticas en materia de cambio climático.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton colabora estrechamente con sus proveedores para lograr reducciones de emisiones tanto en sus propias operaciones como a lo largo de toda la cadena de suministro. Este compromiso se ha fortalecido mediante la promoción de aeronaves más eficientes y la puesta en marcha de la iniciativa *Sustainable Supply Chain Charter*, que busca involucrar a todos los socios y proveedores en la reducción del impacto ambiental.

Por su parte, Aena Brasil está trabajando durante 2025 para incorporar el análisis de emisiones de alcance 3, especialmente en lo relacionado con la movilidad sostenible y la cooperación climática, previendo completar este proceso en el primer trimestre del año.

Cabe destacar que la mayoría de las inversiones de CapEx y OpEx contempladas en los Planes de Acción Climática (PAC) del Grupo Aena están orientadas a la implantación de energías renovables, la compra de biocombustibles, la mejora de la eficiencia energética, la instalación de puntos de recarga y la adquisición de vehículos eléctricos para la flota propia. Estas iniciativas ya se consideran dentro de las actividades recogidas en el acto delegado de mitigación del cambio climático de la Taxonomía Europea, tal como se reporta en este informe.

Parámetros y metas

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

E1-4 30, E1-4 32, E1-4 33, E1-4 34, AR 24, AR 25, AR 26, AR 29, AR 30

En línea con su Política de Sostenibilidad y su Política de Gestión Integrada, el Grupo Aena ha establecido objetivos y metas de reducción de emisiones de GEI, de forma consolidada, alineados con los del Acuerdo de París, así como con los requisitos de *Science-Based Targets Initiative* (SBTi) para la fijación de objetivos basados en la ciencia de reducción de emisiones propias y las de su cadena de valor . La validación de los objetivos de reducción de emisiones a largo plazo por parte de SBTi, incluye a todo el Grupo Aena[7], siendo el objetivo global el de alcanzar emisiones netas cero de GEI en toda la cadena de valor en 2050 (alcance 1, 2 y 3).

[7] El alcance de los objetivos incluye a AENA S.M.E., S.A., SCAIRM y sus filiales en Reino Unido (LLA) y en Brasil (ANB).

En relación con el Plan de Acción Climática 2021-2030 de Aena en España, éste define las bases para alcanzar la meta actualizada de ser *Net Zero Carbon* en 2030, en linea con el compromiso de ACI EUROPE para los alcances 1 y 2. Resaltar que este objetivo fue adelantado 10 años respecto del objetivo inicial que estaba establecido para 2040. *Net Zero* es el compromiso de alcanzar un balance cero entre las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por sus operaciones propias y las eliminadas o compensadas, priorizando su reducción directa y real en al menos el 90% respecto a su año de referencia. Además, este objetivo está vinculado al objetivo de alcanzar la neutralidad en carbono en 2026, un propósito que se está implementando a través del Programa de Neutralidad de Carbono, el cual se detalla en el apartado E1-3.

Este Plan de Acción Climática 2021-2030 está integrado en la Estrategia de Sostenibilidad de la Compañía y cuenta cada año con el aval de los accionistas. Así, durante 2025, el Informe Actualizado del Plan de Acción Climática 2024 fue aprobado, con carácter consultivo en la correspondiente Junta de Accionistas, con un 92,5% de votos a favor.

Asimismo, con el fin de asegurar la correcta materialización y ejecución del PAC de Aena, en 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 ha constituido un grupo de trabajo interno dedicado específicamente a coordinar de manera transversal el despliegue de su Estrategia de Sostenibilidad y apoyar su implantación promoviendo la involucración activa y directa de todas las áreas y empleados.

Además, el Grupo Aena dispone de la figura del *Chief Green Officer* (CGO), cuya función principal de integrar la sostenibilidad en todas las áreas de negocio e informar, tanto al Consejo de Administración como a los empleados, sobre cualquier novedad o avance en relacionado con sostenibilidad, utilizando para ello los canales de comunicación establecidos.

En lo que respecta a los planes climáticos del Aeropuerto de Londres-Luton en el Reino Unido y los aeropuertos gestionados por Aena en Brasil, cabe resaltar que su principal objetivo estratégico es la descarbonización de las emisiones propias (alcance 1 y 2), con la meta de alcanzar el estado *Net Zero* en 2040.

SOCIEDAD	OBJETIVO	AÑO
Aena S.M.E. S.A., SCAIRM (España)	Neutralidad de carbono para emisiones propias (alcance 1 y 2)	2026
	Objetivo corporativo Net Zero de ACI EUROPE para emisiones propias (alcance 1 y 2)	2030
LLAOL (Reino Unido)	Objetivo corporativo Net Zero de ACI EUROPE para emisiones propias (alcance 1 y 2)	2040
ANB, BOAB (Brasil)	Neutralidad de carbono para emisiones propias (alcance 1 y 2)	2035
	Objetivo corporativo Net Zero de ACI EUROPE para emisiones propias (alcance 1 y 2)	2040
Grupo Aena	Alcanzar emisiones netas cero de GEI en toda la cadena de valor (alcance 1, 2 y 3) - SBTI	2050
	Compromiso de reducir las emisiones de GEI de alcance 1 y 2 en un 90 % SBTI	2050
	Compromiso de reducir las emisiones de GEI de alcance 3 en un 90 % SBTI	2050

España[8]

- **Neutralidad de carbono en 2026:** En España, Aena 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 de ACI EU en 2030:** La Compañía tiene como objetivo alcanzar las 0 emisiones netas para sus alcances 1 y 2 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 en España) (E1-4 AR 30c).

- **Acreditación Airport Carbon Accreditation (ACA):** El objetivo de Aena en España es que, en 2026, 19 de sus aeropuertos obtengan el nivel 4+ 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 en España con el objetivo de alcanzar un porcentaje del 51% de producción de energía renovable en 2029 con respecto al consumo de 2019 (952 GWh/año).

- **PPA (*Power Purchase Agreement*) Financiero**: Con el objetivo de cubrir entre un 15% y un 20% del consumo eléctrico total a partir de 2026 (0% en 2019).

[8] 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 numero de operaciones (durante el cual se emitieron 136.630,5 tCO_2e para alcance 1 y 2).

- **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 en 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 en 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 en 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 mediante la compra de combustibles sostenibles y la producción de energía térmica renovable a través de geotermia, aerotermia y calderas y enfriadoras eléctricas (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 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).

- **Electrificación de la flota propia:** Electrificar el 26% de la flota propia en 2026 y el 74% restante utilizará combustibles sostenibles. En 2025 el porcentaje de vehículos y furgonetas eléctricos fue de 58 % (52 % en 2024) (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

Reino Unido (Aeropuerto de Londres-Luton)[9]

En línea con su *Responsible Business Strategy,* el Aeropuerto de Londres-Luton tiene como objetivo ser *Net Zero* en 2040 relativo a sus emisiones de alcance 1 y 2. Según las proyecciones, para ese año, las emisiones residuales se estiman en torno a 300 tCO_2e, evidenciando el firme compromiso del aeropuerto con la mitigación del cambio climático y la sostenibilidad a largo plazo. Esta hoja de ruta pone de manifiesto la importancia de invertir en energías limpias y en la mejora de la eficiencia operativa, considerándolos como elementos clave para avanzar hacia la consecución de 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 a partir de 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.

Brasil[10]

En 2024, Aena Brasil elaboró su Plan de Acción Climática 2024-2040, enfocado en los alcances 1 y 2 con objetivo de ser Carbono Neutro en 2035 y *Net Zero* en 2040. Posteriormente, en 2025, Aena Brasil ha incluido el alcance 3 en este plan, estableciendo así como objetivos destacados:

- Reducir en un 60% las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del alcance 1 para 2030, tomando como referencia los niveles de 2023.

- Asegurar que, a partir de 2025, el 100% de la electricidad consumida en los aeropuertos (alcance 2) provenga de fuentes renovables.

[9] 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 tCO_2e).
[10] El año base del PAC de Aena Brasil es 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 2023

- Disminuir las emisiones de alcance 3 en un 30,84% para 2040, tomando como año base el 2023.

El Plan de Acción Climática 2024-2040 de Aena Brasil fue aprobado en 2024 (alcance 1 y 2) y en 2025 (alcance 3) por el Consejo de Administración de Aena Brasil, incluyendo ANB y BOAB, y establece objetivos de medio y largo plazo, acciones, proyectos, mecanismos de evaluación, indicadores clave de desempeño (KPI) y un marco de gobernanza. Este plan se fundamenta en varias líneas de actuación, tales como el uso de energía renovable, la reducción de emisiones fugitivas, la mejora de la eficiencia energética y operacional, la transición hacia una flota propia sostenible, el tratamiento de efluentes y la compensación de emisiones.

Entre las principales metas y acciones destacan:

- Sustituir el 30% del diésel consumido por biodiésel a partir de 2027 en su flota propia.
- Promover la hibridación o electrificación del 67% de la flota de vehículos propios para 2030.
- Lograr una reducción del 7% en el consumo de combustible en operaciones propias a partir de 2027.
- Utilizar únicamente etanol en vehículos flex a partir de 2027.
- Disminuir en un 30% las emisiones fugitivas por fugas de líquidos refrigerantes desde 2026.
- Sustituir el 50% de los líquidos refrigerantes actuales por alternativas de menor Potencial de Calentamiento Global (PCG) antes de 2030.
- Garantizar que, desde 2025, el 100% de la energía consumida en los aeropuertos (excepto Carajás) cuente con trazabilidad IREC.
- Reducir en un 40% la generación de efluentes en los vertidos sanitarios aeroportuarios para 2026.
- Disminuir en un 37% las emisiones de CO_2e asociadas al tratamiento de efluentes de aguas residuales para 2026.
- Reducir en un 31% las emisiones asociadas al consumo eléctrico en los aeropuertos del grupo ANB para 2030, respecto al escenario base.

Adicionalmente, Aena Brasil ha alcanzado durante 2024 y 2025 el nivel 1 de la certificación *Airport Carbon Accreditation* (ACA), en sus aeropuertos de ANB y BOAB siendo su objetivo avanzar progresivamente en los niveles de certificación cada año.

El seguimiento y control de estos objetivos, KPIs y acciones está a cargo del Comité de Sostenibilidad y ESG de Aena Brasil, asegurando una gestión eficaz y transparente de su Plan de Acción Climática 2024-2040.

A continuación, se detallan los datos cuantitativos correspondientes a los objetivos de reducción de emisiones establecidos para cada una de las regiones que conforman el Grupo:

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

Meta de reducción de emisiones (tCO_2e)	España				
	2019 (año base)	Emisiones obtenidas 2025	% de reducción objetivo 2025-2019	% de reducción obtenido 2025-2019	Objetivo reducción emisiones 2030 (Net Zero ACI) [A]
Alcance 1	22.769,60	14.247,78	41 %	37 %	100 %
Alcance 2	113.860,90	20.781,55	78 %	82 %	100 %
Alcance 3	3.866.448,10	3.568.751,63	--	--	--

[A] El 100% corresponde a un 90% de reducción y un 10% de compensación

En 2025, Aena ha cumplido el objetivo corporativo intermedio de reducción de emisiones de alcances 1 y 2 en España del 72% de reducción respecto al año base (2019), superándolo y alcanzando un 74,4%. Este resultado muestra su avance en la senda definida en su Plan de Acción Climática hacia el Net Zero en 2030.

Meta de reducción de emisiones (tCO_2e)	Reino Unido				
	2019 (año base)	Emisiones obtenidas 2025	% de reducción objetivo 2025-2019	% de reducción obtenido 2025-2019	Objetivo reducción emisiones 2040 (Net Zero ACI)
Alcance 1	2.966,00	1.447,98	37 %	51 %	90 %
Alcance 2	4.981,30	0,00	100 %	100 %	100 %
Alcance 3	278.268,00	316.855,00	--	--	—

En 2025, el Aeropuerto de Londres-Luton ha cumplido el objetivo corporativo de reducción de emisiones de alcances 1 y 2 en el Reino Unido, establecido en un 76% para ese año respecto al año base (2019), alcanzando un 80%. Esto demuestra un avance en la senda prevista de su estrategia de descarbonización.

Meta de reducción de emisiones (tCO_2e)	Brasil				
	2023 (año base)	Emisiones obtenidas 2025	% de reducción objetivo 2025-2023	% de reducción obtenido 2025-2023	Objetivo reducción emisiones 2040 (Net Zero ACI)
Alcance 1	3.092,00	2.753,74	--	11 %	92 %
Alcance 2	987,00	518,98	--	47 %	100 %
Alcance 3	571.902,01	779.192,70	--	—	—

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.
No se dispone de objetivo 2025 de reducción de emisiones de CO_2e de Alcance 1 y 2 de forma desglosada, sino de la suma de ambos.

En 2025, Aena Brasil tenía establecido como objetivo corporativo de reducción de emisiones de alcances 1 y 2 alcanzar un 21% respecto a su año base (2023). No obstante,por un retraso en la ejecución de ciertas actuaciones, se ha quedado a 1 punto porcentual de su cumplimiento aunque se mantiene la hoja de ruta marcada para alcanzar el objetivo Net Zero en 2040.

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 determinado que el año base para España y Reino Unido sea 2019, mientras que para Brasil se ha fijado en 2023. Esto permite asegurar una comparación coherente y uniforme a lo largo del tiempo, facilitando así una evaluación del avance en la reducción de emisiones.

Mantenimiento del año base: El año base seleccionado para España y Reino Unido es 2019, y para Brasil es 2023, manteniéndose sin cambios salvo que se produzcan modificaciones significativas en los objetivos o en el alcance del reporte. En caso de que se realicen ajustes, se explicará detalladamente cómo el nuevo valor de referencia impacta tanto en la consecución de los nuevos objetivos como en la presentación del progreso acumulado.

Comparabilidad de metas: Si se establecen nuevas metas, se garantizará que el año base utilizado sea reciente y no anterior en más de tres años al inicio del período objetivo. Este criterio la comparabilidad de los objetivos y su alineación con los estándares actuales de sostenibilidad.

Evolución de las emisiones: El seguimiento de la huella de carbono de Aena en España se comunica de forma transparente, a través de los informes anuales y del Informe Actualizado del PAC, permitiendo a las partes interesadas conocer cualquier desviación y el avance hacia los compromisos de sostenibilidad.

En el Reino Unido, la evolución de la huella de carbono del Aeropuerto de Londres-Luton se publica externamente en el Informe Anual de Sostenibilidad de LLA y en el Informe de Estrategia de Reducción de Carbono y Gestión de Gases de Efecto Invernadero de LLA, proporcionando así a los grupos de interés información clara sobre el progreso del aeropuerto respecto a sus objetivos de sostenibilidad.

E1-5: Consumo y combinación energéticos[11]

E1-5 37, E1-5 38, E1-5 39, E1-5 40, E1-5 AR 33, E1-5 AR 34, E1-5 AR 37

	Consumo energético total (GJ)[(A)]							
	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Consumo energético renovable	3.493.181	118.375	244.575	**3.856.131**	3.667.426	75.325	307.790	**4.050.541**
Consumo energético no renovable	853.014	34.325	108.510	**995.849**	666.392	24.775	29.741	**720.908**
Total	**4.346.195**	**152.700**	**353.085**	**4.851.980**	**4.333.818**	**100.099**	**337.531**	**4.771.448**

	Consumo energético total (MWh)							
	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Consumo energético renovable	970.336	32.882	67.938	**1.071.156**	1.018.738	20.924	85.498	**1.125.160**
Consumo energético no renovable	236.950	9.535	30.142	**276.627**	185.110	6.882	8.261	**200.253**
Total	**1.207.286**	**42.417**	**98.080**	**1.347.783**	**1.203.848**	**27.806**	**93.759**	**1.325.413**

[(A)]1 GJ = 0,2778 MWh

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

E1-5 AR 32 (h), AR 34

	Consumo y mix energético (MWh)	
	2024	2025
Consumo de combustible procedente de carbón y productos del carbón	--	--
Consumo de combustible procedente de crudo y productos petrolíferos	41.739,34	44.160,32
Consumo de combustible procedente de gas natural	34.071,72	31.505,11
Consumo de combustibles de otras fuentes fósiles	--	--
Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos de fuentes fósiles	200.813,97	124.439,30
Consumo total de energía fósil (calculado como la suma de las líneas 1 a 5)	276.625,03	200.104,73
Proporción de fuentes fósiles en el consumo total de energía (%)	20,50 %	15,00 %
Consumo de fuentes nucleares	--	147,31
Proporción del consumo de fuentes nucleares en el consumo total de energía (%)	--	0,01 %
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	15.843,83
Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos de fuentes renovables	1.057.837,90	1.102.489,59
El consumo de energía renovable no combustible autogenerada	8.078,70	6.817,77
Consumo total de energía renovable (calculado como la suma de las líneas 8 a 10)	1.071.057,08	1.125.151,19
Proporción de fuentes renovables en el consumo total de energía (%)	79,50 %	84,90 %
Consumo total de energía (calculado como la suma de las líneas 6 y 11)	1.347.682,11	1.325.255,91

E1-5 37 (c). i

	Consumo de combustibles renovables (GJ)							
	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Biocombustibles	12.560	5.946	0	**18.506**	43.412	13.216	409	**57.037**
Total	**12.560**	**5.946**	**0**	**18.506**	**43.412**	**13.216**	**409**	**57.037**

	Consumo de combustibles renovables (MWh)							
	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Biocombustibles	3.489	1.652	0	**5.141**	12.059	3.671	114	**15.844**
Total	**3.489**	**1.652**	**0**	**5.141**	**12.059**	**3.671**	**114**	**15.844**

E1-5 37 (c). ii

	Consumo de electricidad y energía térmica renovable (GJ)							
	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Electricidad	3.480.450	112.429	244.575	**3.837.454**	3.623.907	62.109	307.381	**3.993.397**
Calefacción/ Refrigeración	171	0	0	**171**	107	0	0	**107**
Subtotal	**3.480.621**	**112.429**	**244.575**	**3.837.625**	**3.624.014**	**62.109**	**307.381**	**3.993.504**

	Consumo de electricidad y energía térmica renovable (MWh)							
	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Electricidad	966.799	31.231	67.938	**1.065.968**	1.006.649	17.253	85.384	**1.109.286**
Calefacción/ Refrigeración	48	0	0	**48**	30	0	0	**30**
Subtotal	**966.847**	**31.231**	**67.938**	**1.066.016**	**1.006.679**	**17.253**	**85.384**	**1.109.316**

E1-5 37 (c). iii

Instalaciones de Energías Renovables en España		GJ 2024	MWh 2024	GJ 2025	MWh 2025
Energía generada de fuentes renovables	Eólica	6.143,00	1.706,38	3.409,42	947,06
	Fotovoltaica	23.098,00	6.416,08	21.197,83	5.888,29
	Solar térmica	0,00	0,00	0,00	0,00
	Geotérmica	171,00	47,52	106,68	29,63
	Subtotal	**29.412,00**	**8.169,98**	**24.713,93**	**6.864,98**
Energía consumida de fuentes renovables	Eólica	5.910,00	1.641,79	3.351,02	930,84
	Fotovoltaica	23.002,00	6.389,38	21.086,26	5.857,30
	Solar térmica	0,00	0,00	0,00	0,00
	Geotérmica	171,00	47,52	106,68	29,63
	Subtotal	**29.083,00**	**8.078,69**	**24.543,96**	**6.817,77**
Energía vendida de fuentes renovables	Eólica	233,00	64,59	58,40	16,22
	Fotovoltaica	96,00	26,70	111,57	30,99
	Solar térmica	0,00	0,00	0,00	0,00
	Geotérmica	0,00	0,00	0,00	0,00
	Subtotal	**329,00**	**91,29**	**169,97**	**47,21**

E1-5 38, AR 33

	Consumo de combustibles no renovables (GJ)							
	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Gasoil/diésel	107.940	8.059	30.619	**146.618**	128.429	1.985	24.594	**155.008**
Gasolina	984	0	656	**1.640**	820	0	480	**1.300**
Gas Natural	96.553	26.105	0	**122.658**	91.032	22.386	0	**113.418**
Propano	957	0	0	**957**	1.346	0	0	**1.346**
LPG	0	161	0	**161**	0	83	0	**83**
Queroseno	887	0	0	**887**	920	321	0	**1.241**
Subtotal	**207.321**	**34.325**	**31.275**	**272.921**	**222.547**	**24.775**	**25.074**	**272.396**

	Consumo de combustibles no renovables (MWh)							
	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Gasoil/diésel	29.983	2.239	8.505	**40.727**	35.675	551	6.832	**43.058**
Gasolina	273	0	182	**455**	228	0	133	**361**
Gas Natural	26.820	7.251	0	**34.071**	25.287	6.218	0	**31.505**
Propano	266	0	0	**266**	374	0	0	**374**
LPG	0	45	0	**45**	0	23	0	**23**
Queroseno	246	0	0	**246**	255	89	0	**344**
Subtotal	**57.588**	**9.535**	**8.687**	**75.810**	**61819**	**6881**	**6.965**	**75.665**

E1-5 38 (e)

	Consumo de electricidad y energía térmica no renovable (GJ)							
	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Electricidad	0	0	77.234	**77.234**	0	0	4.667	**4.667**
Calefacción	198.728	0	0	**198.728**	142.886	0	0	**142.886**
Refrigeración	446.968	0	0	**446.968**	300.959	0	0	**300.959**
Subtotal	**645.696**	**0**	**77.234**	**722.930**	**443.845**	**0**	**4.667**	**448.512**

	Consumo de electricidad y energía térmica no renovable (MWh)							
	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Electricidad	0	0	21.454	**21.454**	0	0	1.296	**1.296**
Calefacción	55.202	0	0	**55.202**	39.691	0	0	**39.691**
Refrigeración	124.158	0	0	**124.158**	83.600	0	0	**83.600**
Subtotal	**179.360**	**0**	**21.454**	**200.814**	**123.290**	**0**	**1.296**	**124.586**

E1-5 40, E1-5 42, E1-5 43, AR 37

En España, la actividad del Grupo Aena está registrada bajo el código CNAE 5223, correspondiente a "Almacenamiento y actividades anexas al transporte", lo que ubica sus operaciones dentro del ámbito de los servicios auxiliares al transporte aéreo, incluyendo la gestión de aeropuertos y helipuertos. Esta clasificación pertenece al grupo H522, que se encuentra dentro del capítulo H: Transporte y almacenamiento.

De acuerdo con el anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2022/1288, los sectores incluidos en las secciones A–H y la sección L del anexo I del Reglamento (CE) n.º 1893/2006 son considerados “sectores con un impacto climático elevado”. Por lo tanto, las actividades desarrolladas por el Grupo Aena se encuentran incluidas en este listado, lo que implica que la compañía está sujeta a los requisitos y consideraciones específicas para sectores con significativa relevancia en materia de impacto climático.

	Intensidad energética por ingresos netos		
	2024	2025	% Variación
Consumo total de energía procedente de actividades en sectores con un impacto climático elevado por ingresos netos procedentes de actividades en sectores con un impacto climático elevado (MWh/€)	0,00023	0,00021	(10) %

Para la determinación de la intensidad energética se emplea el importe de los ingresos netos globales (Nota 5. Información financiera de las Cuentas Anuales Consolidadas 2025 - Bloque A).

E1-6: Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones GEI totales[12]

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

	Huella de carbono (tCO_2e)							
	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Emisiones directas (alcance 1)	12.668,16	1.911,06	3.111,27	**17.690,49**	14.247,78	1.447,98	2.753,74	**18.449,50**
Emisiones indirectas (alcance 2) Market-Based	27.717,61	0,00	1.153,73	**28.871,34**	20.781,55	0,00	518,98	**21.300,53**
Emisiones indirectas (alcance 2) Location- Based	104.411,13	6.466,24	4.871,84	**115.749,21**	129.658,15	3.053,67	3.915,00	**136.626,82**
Emisiones alcance 3	3.468.233,43	277.698,61	514.430,90	**4.260.362,94**	3.568.751,63	316.855,00	779.192,70	**4.664.799,33**

Fuentes para las densidades de combustibles en España:
- 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) en España:
- 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*

Nota: Se ha corregido la información reportada para el cálculo de las emisiones de alcance 3 del Aeropuerto de Londres-Luton para el ejercicio 2024, ya que en el informe anterior se incluyeron partidas de WTT que no son requeridas según el criterio de cálculo de la huella corporativa.

[12] 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 frio realizadas por la compañía. Con estos cálculos se obtienen las emisiones de alcance 2 debidas a compra de calor y frío.

E1-6 48 (b): En 2025, únicamente 4.461 tCO_2e se encuentran sujetas al RCCDE (4.908 tCO_2e en 2024), relativas a los aeropuertos de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca, por lo que el 24,2 % de las emisiones de alcance 1 del Grupo Aena proviene de actividades cubiertas por el sistema de comercio de derechos de emisión (27,7 % en 2024), información que está por referencia en la Nota 26.1 Información sobre derechos de emisión de gases de efecto invernadero de las Cuentas Anuales Consolidadas 2025 - Bloque A.

	Emisiones Biogénicas Alcance 1 (tCO_2e)	
	2024	2025
España	637,60	2.194,74
Reino Unido	430,60	977,24
Brasil	272,00	26,07

E1-6 AR 41; AR 43 (c), 45 (b)

	Emisiones directas de GEI (Alcance 1) (tCO_2e)							
	2024				2025			
	CO_2	CH_4	N_2O	CO_2e	CO_2	CH_4	N_2O	CO_2e
	España							
Gasoil	7.526,87	0,71	0,13	7.583,16	9.352,20	0,96	0,15	9.419,34
Gasolina	68,91	0,01	0,00	69,34	56,51	0,02	0,00	57,70
Gas natural	5.513,37	0,48	0,00	5.526,89	4.602,23	0,40	0,00	4.613,28
Propano	62,74	0,00	0,00	62,74	88,30	0,00	0,00	88,30
Queroseno	63,29	0,01	0,00	63,68	63,19	0,01	0,00	63,58
HVO	3,97	0,00	0,00	4,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Biometano	632,09	0,06	0,00	633,64	0,00	0,20	0,00	5,58
Biopropano	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL	**12.599,12**	**1,21**	**0,14**	**12.668,16**	**14.162,43**	**1,59**	**0,15**	**14.247,78**
	Reino Unido							
Gasoil/diésel	560,71	0,07	7,44	568,22	141,29	0,02	0,02	143,14
Gas natural	1.323,61	2,03	0,65	1.326,29	1.257,90	1,93	0,62	1.260,45
Propano	0,00	0,00	0,00	0,00	5,29	0,00	0,00	5,29
LPG	10,35	0,01	0,01	10,36	25,30	0,04	0,06	25,40
HVO	0,00	0,00	0,00	6,19	0,00	0,00	0,00	13,70
TOTAL	**1.894,67**	**2,11**	**8,10**	**1.911,06**	**1.429,78**	**2,00**	**0,70**	**1.447,98**
	Brasil							
Gasoil	1.975,87	0,13	0,12	2.009,98	1.418,79	0,10	0,06	1.438,56
Gasolina	32,86	0,02	0,01	34,64	23,80	**0,01**	**0,00**	24,51
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	**1.210,03**	**0,92**	**0,20**	1.289,87
TOTAL	**3.075,38**	**0,15**	**0,13**	**3.111,27**	**2.652,62**	**1,04**	**0,27**	**2.753,74**

	Emisiones indirectas de GEI (Alcance 2), *Market-based* (tCO_2e)							
	2024				2025			
	CO_2	CH_4	N_2O	CO_2e	CO_2	CH_4	N_2O	CO_2e
	España							
Energía eléctrica	0,00	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	0,00	**0,00**
Energía calefacción y refrigeración	27.717,61	0,00	0,00	**27.717,61**	20.781,55	0,00	0,00	**20.781,55**
TOTAL	**27.717,61**	**0,00**	**0,00**	**27.717,61**	**20.781,55**	**0,00**	**0,00**	**20.781,55**
	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	1.153,73	0,00	0,00	**1.153,73**	430,65	0,00	0,00	**518,98**
Energía calefacción y refrigeración	0,00	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	0,00	**0,00**
TOTAL	**1.153,73**	**0,00**	**0,00**	**1.153,73**	**430,65**	**0,00**	**0,00**	**518,98**

E1-6 AR 45 (d)

	Emisiones indirectas de GEI (Alcance 2), *Location-based* (tCO_2e)							
	2024				2025			
	CO_2	CH_4	N_2O	CO_2e	CO_2	CH_4	N_2O	CO_2e
	España							
Energía eléctrica	76.693,53	0,00	0,00	**76.693,53**	108.876,60	0,00	0,00	**108.876,60**
Energía calefacción y refrigeración	27.717,60	0,00	0,00	**27.717,60**	20.781,55	0,00	0,00	**20.781,55**
TOTAL	**104.411,13**	**0,00**	**0,00**	**104.411,13**	**129.658,16**	**0,00**	**0,00**	**129.658,15**
	Reino Unido							
Energía eléctrica	6.466,24	0,00	0,00	**6.466,24**	3.053,67	0,00	0,00	**3.053,67**
Energía calefacción y refrigeración	0,00	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	0,00	**0,00**
TOTAL	**6.466,24**	**0,00**	**0,00**	**6.466,24**	**3.053,67**	**0,00**	**0,00**	**3.053,67**
	Brasil							
Energía eléctrica	4.871,84	0,00	0,00	**4.871,84**	3.915,00	0,00	0,00	**3.915,00**
Energía calefacción y refrigeración	0,00	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	0,00	**0,00**
TOTAL	**4.871,84**	**0,00**	**0,00**	**4.871,84**	**3.915,00**	**0,00**	**0,00**	**3.915,00**

Emisiones Alcance 3 por categorías (tCO_2e)

	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Categoría 1: Bienes y servicios adquiridos.	300.893,67	314,85	30.148,00	**331.356,52**	321.805,24	7.930,00	30.905,90	**360.641,14**
Categoría 2: Bienes de capital	116.734,24	7.499,18	25.529,00	**149.762,42**	142.607,93	20.295,00	305.082,20	**467.985,13**
Categoría 3: Actividades relacionadas con el consumo de combustibles y energía	12.327,45	2.584,63	1.377,20	**16.289,28**	11.332,27	1.992,00	1.030,20	**14.354,47**
Categoría 5: Residuos generados en operaciones	7.388,62	37,71	2.138,30	**9.564,63**	6.460,34	208,00	2.464,70	**9.133,04**
Categoría 6: Viajes de negocios	1.350,65	131,54	905,40	**2.387,59**	1.495,00	227,00	670,00	**2.392,00**
Categoría 7: Viajes al trabajo	7.008,19	981,00	533,10	**8.522,29**	8.178,87	1.401,00	560,60	**10.140,47**
Categoría 8: Activos alquilados *upstream*	76,28	na	76,60	**152,88**	41,08	na	28,60	**69,68**
Categoría 9: Transporte y distribución *downstream*	410.361,20	na	42.136,60	**452.497,80**	399.465,47	na	47.840,00	**447.305,47**
Categoría 11: Uso de los productos vendidos	2.568.319,51	266.149,70	411.586,70	**3.246.055,91**	2.657.522,79	284.802,00	390.610,50	**3.332.935,29**
Categoría 15: Inversiones	43.773,62	na	na	**43.773,62**	19.842,64	na	na	**19.842,64**
Total	**3.468.233,43**	**277.698,61**	**514.430,90**	**4.260.362,94**	**3.568.751,63**	**316.855,00**	**779.192,70**	**4.664.799,33**

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 tomas 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.
- 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.

Nota: Se ha corregido la información reportada para el cálculo de las emisiones de alcance 3 del Aeropuerto de Londres-Luton para el ejercicio 2024, ya que en el informe anterior se incluyeron partidas de WTT que no son requeridas según el criterio de cálculo de la huella corporativa.

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 AR 47 (b); AR 48

	Retrospectiva				Metas y objetivos por año			
	Año base [13]	Emisiones 2024	Emisiones 2025	% Variación	2026	2030	2040	Objetivo anual (%)/año base
Emisiones directas (alcance 1)								
Emisiones directas (alcance 1) (tCO_2e)	28.827,60	17.690,49	18.449,50	4,3 %	20.148,40	15.189	2.790	4,3 %
Porcentaje de emisiones de GEI de Alcance 1 provenientes de esquemas regulados de comercio de emisiones (%)	--%	28 %	24 %	-12,8 %	— %	— %	— %	— %
Emisiones indirectas (alcance 2)								
Emisiones indirectas (alcance 2) Market-Based (tCO_2e)	119.829,20	28.871,34	21.300,53	-26,2 %	79.886,13	0	0	4,8 %
Emisiones indirectas (alcance 2) Location-Based (tCO_2e)	0,00	115.749,21	136.626,82	18,0 %	0	0	0	— %
Emisiones Alcance 3								
Total de emisiones brutas indirectas (Alcance 3) de GEI (tCO2e)	—	4.260.362,94	4.664.799,33	9,5 %	—	—	—	— %
Categoría 1: Bienes y servicios adquiridos	—	331.356,52	360.641,14	8,8 %	—	—	—	— %
Categoría 2: Bienes de capital	—	149.762,42	467.985,13	212,5 %	—	—	—	— %
Categoría 3: Actividades relacionadas con el consumo de combustibles y energía	—	16.289,28	14.354,47	-11,9 %	—	—	—	— %
Categoría 5: Residuos generados en operaciones	—	9.564,63	9.133,04	-4,5 %	—	—	—	— %
Categoría 6: Viajes de negocios	—	2.387,59	2.392,00	0,2 %	—	—	—	— %
Categoría 7: Viajes al trabajo.	—	8.522,29	10.140,47	19,0 %	—	—	—	— %
Categoría 8: Activos alquilados upstream	—	152,88	69,68	-54,4 %	—	—	—	— %
Categoría 9: Transporte y distribución downstream	—	452.497,80	447.305,47	-1,1 %	—	—	—	— %
Categoría 11: Uso de los productos vendidos	—	3.246.055,91	3.332.935,29	2,7 %	—	—	—	— %
Categoría 15: Inversiones	—	43.773,62	19.842,64	-54,7 %	—	—	—	— %
Emisiones de GEI totales								
Emisiones de GEI totales (basadas en la localización) (tCO_2e)	28.827,60	4.393.802,64	4.819.875,65	10 %	—	—	—	— %

[13] 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.

	Retrospectiva				Metas y objetivos por año			
	Año base [13]	Emisiones 2024	Emisiones 2025	% Variación	2026	2030	2040	Objetivo anual (%)/año base
Emisiones de GEI totales (basadas en el mercado) (tCO2e)	148.656,80	4.306.924,77	4.704.549,36	9 %	—	—	—	— %

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 de los objetivos SBTI se realizó en 2024, el reporte de la evolución de las emisiones correspondientes a este compromiso se realizaran de acuerdo con los criterios de SBTi en posteriores reportes.
Nota: Se ha corregido la información reportada para el cálculo de las emisiones de alcance 3 del Aeropuerto de Londres-Luton para el ejercicio 2024, ya que en el informe anterior se incluyeron partidas de WTT que no son requeridas según el criterio de cálculo de la huella corporativa. Además, se han ajustado los valores de emisiones establecidos para las metas y objetivos a 2030 y 2040, tomando como base la información disponible más actualizada.

E1-6 AR 46 (g)

	2024	2025
Porcentaje de emisiones de alcance 3 calculadas utilizando datos primarios de proveedores o de cualquier otro de la cadena de valor [(A)]	100 %	100 %

[(A)] Estos porcentajes se han obtenido en base a la categoría 11 de alcance 3 (LTO, APUs y operaciones *handling*) siendo esta la categoría mas significativa.

Intensidad de GEI basada en los ingresos netos:

E1-6 53, E1-6 54, E1-6 AR 53, AR 54, AR 55 (a)

	Intensidad de emisiones - tCO_2e *(location-based)* por ingresos netos (tCO_2e/€)		
	2024	2025	% Variación
Emisiones de GEI totales (location-based) por ingresos netos (tCO_2e/ miles de €)	0,00076	0,00077	1 %

	Intensidad de emisiones - tCO_2e *(market-based)* por ingresos netos (tCO_2e/€)		
	2024	2025	% Variación
Emisiones de GEI totales (market-based) por ingresos netos (tCO_2e/ miles de €)	0,00075	0,00075	— %

Para la determinación de indicadores de intensidad de emisiones se emplea el importe de los ingresos netos globales (Nota 5. Información financiera de las Cuentas Anuales Consolidadas 2025 - Bloque A).

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

E1-7 59, E1-7 60, E1-7 61, AR 36 (b)

El Grupo Aena ha establecido un objetivo de cero emisiones netas para 2030 en España (alcances 1 y 2), y para 2040 en el Reino Unido y Brasil, en línea con los criterios de la iniciativa *Net Zero* de ACI EUROPE (ver apartado E1-4). El compromiso Net Zero se basa en la reducción directa de emisiones de GEI brutas, con una meta de reducción de al menos el 90% respecto al año base. Las emisiones residuales, que no puedan ser eliminadas tras la aplicación de todas las medidas de reducción (ver apartado E1-3), se prevé que sean neutralizadas mediante compensaciones de carbono, siguiendo metodologías reconocidas internacionalmente.

Durante 2025, se ha llevado a cabo la compra de créditos voluntarios de carbono para la compensación de un total de 1.351 tCO_2e generadas por los viajes de trabajo realizados en coche, tren, barco y avión por los empleados (alcance 3), en España, durante 2024. Esta compensación se ha llevado a cabo mediante un proyecto de reforestación en los Montes del Este de Uruguay, centrado en el uso de maderas de alta calidad. El proyecto contribuye a la absorción de emisiones, la gestión forestal responsable, la regeneración de ecosistemas y el desarrollo local sostenible. La iniciativa ha sido certificada por Verra, conforme a los estándares FSC y *Verified Carbon Standard* (VCS).

De manera similar, Aena adquiere en el primer semestre de 2026 los créditos de carbono correspondientes a las emisiones derivadas de los viajes de sus empleados en España del año 2025 (1.495 tCO_2e). Adicionalmente, Aena tenia previsto la compensación de un 8% de sus emisiones totales de Alcance 1 y 2. No obstante, al haber reducido mas emisiones de las previstas durante este año, únicamente se hace necesario compensar el 6% de las emisiones previstas (8.198 tCO2e), respecto de las emisiones de Alcance 1 y 2 del 2019 alcanzando el objetivo previsto en el PAC del 80% (compuesto por un 72% de reducción directa y un 8% de compensación), alcanzando un 80,4% (74,4% de reducción y un 6% de compensación).

Las declaraciones de neutralidad climática del Grupo Aena están acompañadas de metas de reducción de emisiones de GEI (ver apartado E1-4), priorizando la reducción directa y utilizando créditos de carbono solo para neutralizar emisiones residuales hasta llegar a los objetivos marcados para cada año. El uso de créditos de carbono en 2030 en España y en 2040 en Reino Unido y Brasil no sustituye ni limita la consecución de los objetivos de reducción de emisiones brutas, sino que se reserva exclusivamente para compensar aquellas emisiones que no puedan ser eliminadas técnicamente.

A la hora de adquirir los créditos voluntarios de carbono para llevar a cabo la compensación de emisiones,el Grupo Aena establece los criterios definidos en el programa *Airport Carbon Accreditation* de ACI EUROPE. Así, las reducciones de emisiones de los proyectos de compensación de carbono de Aena deben ser adicionales, medibles, permanentes (con una garantía mínima de 30 años) y no estar motivadas por obligaciones legales. Los proyectos de compensación deben ser transparentes, trazables y contar con sistemas adecuados de control y seguimiento. Además, los créditos de compensación serán verificados por organismos independientes, garantizando así el cumplimiento reglamentario y metodológico.

Asimismo resaltar que al objeto de proporcionar un impacto positivo ambiental e integridad social son criterios de calidad obligatorios que los proyectos de compensación ofrezcan beneficios colaterales y contribuir a uno o varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

Por ultimo, los créditos estarán registrados en los siguientes programas o estándares de reconocido prestigio, incluidos y aceptados en el programa *Airport Carbon Accreditation* de ACI EUROPE, tales como:

- *Verified Carbon Standard*.
- *Gold Standard*.
- *Climate Action Reserve*.
- *American Carbon Registry*.

En España, Aena dispone de un Acuerdo Marco que finalizará en 2027, donde las empresas adjudicadas presentan sus ofertas y proyectos de forma anual para las emisiones a compensar que cumplan los criterios anteriormente mencionados.

Respecto a las emisiones de GEI bloqueadas del Alcance 1 y 2, el Grupo Aena se encuentra trabajando en una estrategia para su neutralización con el objeto de alcanzar el *Net Zero* en los años establecidos para cada Sociedad.

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

E1-8 62

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

E1-9-64, E1-9 66, E1-9 67, E1-9 68, E1-9 69, AR 69, AR 70, AR 72, AR 73, AR 75, AR 78, AR 79, AR 80, AR 81

El Grupo Aena se acoge al Reglamento Delegado "*the Quick-Fix*" adoptado por la Comisión Europea, acogiéndose a la moratoria dispuesta en el Apéndice C de la NEIS 1 de la CSRD para todos los *datapoints* obligatorios del requisito de divulgación E1-9.

Datapoints no aplicables

- DPs no incluidos debido a que, por la actividad de la Compañía, se considera que no son aplicables: **E1-5 37 (b), E1-5 38 (a), AR 32 (i), E1-6 46-47, E1-6 50 (b), AR 46 (h) ii-iii, AR 51, E1-7 58, AR 56-59, AR 62, E1-8 63.**
- 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.**

E2 Contaminación

El Grupo Aena, comprometido con la sostenibilidad y el respeto al entorno, reconoce la importancia de abordar los impactos ambientales derivados de sus operaciones. Como líder mundial en la gestión aeroportuaria, asume su responsabilidad de mitigar los efectos negativos asociados a su actividad, consciente de que la operación aeroportuaria genera principalmente dos tipos de contaminación: atmosférica y acústica. Ambos impactos están directamente relacionados con las operaciones de despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, entre otras fuentes, por lo que exige un enfoque integral para su gestión. Para abordar estos retos, el Grupo Aena ha diseñado estrategias complementarias que abordan simultáneamente la calidad del aire y el control del ruido, promoviendo prácticas sostenibles alineadas con los estándares internacionales más exigentes.

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación en 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
E2 Contaminación	Contaminación del aire	—	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 en la cadena de valor	Riesgo / Oportunidad	Horizonte temporal
E2 Contaminación	Cont. del aire	—	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.	Operaciones propias	Riesgo	Corto plazo/ Medio plazo/ Largo plazo

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

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

El proceso para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con la contaminación en el Grupo Aena se fundamenta en la metodología descrita en el apartado de **doble materialidad** (ver NEIS 2. IRO-1). Dicha metodología detalla el análisis tanto de los activos y operaciones propias del Grupo como de aquellos que forman parte de su cadena de valor.

En España, con el fin de cumplir con los compromisos establecidos en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo, así como identificar, monitorizar y gestionar los impactos y riesgos medioambientales, Aena ha promovido la implementación, el mantenimiento y la certificación de un **Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medioambiente (SGI)**, conforme a los estándares internacionales ISO 9001, ISO 14001 e ISO 50001.

El propósito fundamental del SGI de Aena es asegurar que la actividad aeroportuaria se desarrolle bajo criterios de calidad y excelencia, garantizando al mismo tiempo la protección del entorno natural. Para facilitar la operatividad del SGI, Aena dispone de diversas aplicaciones informáticas:

- **ARA**: Permite consultar la documentación que compone el SGI (manuales, procedimientos, fichas de proceso, etc.), el registro y gestión de notificaciones y el registro de evidencias documentales del SGI (informes, analíticas, licencias, etc.).
- **ASGI**: Aplicación para la identificación, valoración y evaluación de los aspectos ambientales de los centros de Aena, el cálculo de indicadores ambientales y el control ambiental de empresas.
- **DATAR SGI**: Sistema automatizado de recopilación y gestión de datos/indicadores para el seguimiento y evaluación de los procesos del SGI.
- **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.

Asimismo, basado en el mapa de riesgos del Grupo Aena, el **Sistema de Gestión de Riesgos (SGR)** identifica tanto los riesgos ambientales como los de sostenibilidad. Este sistema contempla procedimientos para manejar los riesgos identificados y proporciona apoyo al Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Medioambiente y Eficiencia Energética.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha incluido en su manual medioambiental y energético la obligación de cumplir con las normas ISO 14001 e ISO 50001, así como la detección de los riesgos y oportunidades vinculados a la gestión energética, información que se utiliza para mantener informada a la Dirección sobre los sistemas de gestión. La identificación, descripción y tratamiento de estos riesgos y oportunidades se realiza mediante la estructura de gobernanza de riesgos, lo que facilita la detección de los aspectos medioambientales de las actividades y servicios que deben controlarse o sobre los cuales puede ejercerse alguna influencia, considerando la perspectiva de ciclo de vida, los desarrollos nuevos o previstos y las actividades que sean nuevas o modificadas.

De igual manera, el Grupo Aena incorpora la variable ambiental en sus procesos de toma de decisiones mediante la realización de Evaluaciones de Impacto Ambiental de sus Planes Directores y Proyectos, especialmente en aquellos centros cuya localización y características puedan general un impacto ambiental relevante. Este enfoque permite anticipar y reducir los posibles riesgos o impactos tanto en la fase de planificación y construcción de sus infraestructuras como durante su operación.

En España, Aena pone a disposición de los usuarios las siguientes plataformas a través de las cuales pueden presentar solicitudes de información, quejas y sugerencias en materia medioambiental y de ruido. Estas plataformas facilitan la obtención de una perspectiva externa sobre el impacto de las actividades aeroportuarias, contribuyendo a dimensionar adecuadamente el impacto 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 ambientales que se puedan producir en las poblaciones vecinas a estas instalaciones aeroportuarias.

- Los **Mapas interactivos de ruido** (***WebTrak***).
- 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***.

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 ***Ouvidoria***[14] (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 ha adoptado políticas específicas para la prevención y el control de la contaminación, aplicables a todas las sociedades integradas en el Grupo, con el objetivo de gestionar de manera efectiva los impactos y riesgos materiales relacionados con la contaminación atmosférica y acústica.

La **Política de Sostenibilidad** y la **Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Salud y Seguridad en el Trabajo**, establecen compromisos para minimizar los impactos negativos y maximizar los positivos a lo largo de la cadena de valor. Incluyen medidas específicas para la prevención y control de la contaminación atmosférica, entre otros, de óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx), monóxido de carbono (CO), compuestos orgánicos volátiles distintos del metano (COVDM) y materia particulada (PM_{10} y $PM_{2,5}$), así como para la gestión del ruido. Estas políticas están alineadas con los objetivos de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 y su implementación se apoya en procedimientos de monitorización continua, electrificación de flotas, optimización de operaciones, planes de emergencia, sistemas de alerta temprana y comunicación con autoridades competentes. En caso de incidentes, se activan medidas de contención inmediata, ajustes operacionales y sistemas de información pública para limitar el impacto sobre las personas y el medio ambiente.

El alcance de estas políticas abarca tanto operaciones propias como actividades de terceros en todas las ubicaciones de la red. La supervisión y cumplimiento de estas políticas corresponde al Consejo de Administración, con el apoyo de la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, que evalúa el progreso mediante indicadores de seguimiento y auditorías periódicas, adaptando los procedimientos según el marco regulatorio de cada país.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de una **Política de Energía** y una **Política Medioambiental**, alineadas con las normas ISO 50001, ISO 14001, los requisitos del *Global Real Estate Sustainability Benchmark* (GRESB) y *Airport Carbon Accreditation* (ACA) Nivel 4, así como con las estrategias medioambientales internas. Estas políticas refuerzan el compromiso con la mejora continua en la gestión energética y ambiental, bajo la responsabilidad del Comité de Sostenibilidad del Consejo de Administración y el CEO de LLAOL. Asimismo destacar que el Aeropuerto de Londres-Luton ha sido reconocido, en 2025 por cuarto año consecutivo, como Líder de Sector por el prestigioso *Global Real Estate Sustainability Benchmark* (GRESB). Respecto a la contaminación, la Política Medioambiental incluye el principio de supervisar la calidad del aire en el aeropuerto y sus alrededores para cumplir con los objetivos nacionales, identificar y reducir las emisiones propias, e investigar posibles excesos, además, se busca minimizar el impacto del ruido en las comunidades cercanas, colaborando con las compañías aéreas y aplicando el Plan de Acción contra el Ruido, así como evaluando posibles mejoras operativas.

En Brasil, la **Política de Sostenibilidad** y la **Política de Gestión de la Calidad y Medioambiente** de las sociedades que integran la filial de Aena Brasil (ANB y BOAB) definen compromisos para minimizar los impactes ambientales asociados a sus actividades, utilizando un enfoque preventivo, especialmente en lo relacionado con la calidad del aire y la gestión el ruido.

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

E2-2: Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación

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

[14] 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.

Las acciones más relevantes están vinculadas tanto a la contaminación atmosférica como al ruido ambiental. A continuación, se describen estos aspectos en detalle.

Contaminación atmosférica

En el apartado **E1-3** se detallan tanto las acciones orientadas a evitar la contaminación atmosférica como los recursos asignados para su implementación. Asimismo, a continuación se presentan las estrategias particulares vinculadas a la calidad del aire.

El Grupo Aena implementa un conjunto de iniciativas y medidas orientadas a la prevención y reducción de la contaminación atmosférica. Estas acciones incluyen la mejora de la eficiencia energética, el uso de energías renovables, la promoción de la movilidad sostenible y la reducción de emisiones de terceros, contribuyendo así a la mejora de la calidad del aire en el entorno aeroportuario.

En España, desde 2001, Aena realiza el control y vigilancia sistemática de la calidad del aire en los principales aeropuertos (Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Alicante-Elche Miguel Hernández y Málaga-Costa del Sol), mediante la monitorización continua y automática de los niveles de concentración de contaminantes clave: dióxido de azufre (SO_2), óxidos de nitrógeno (NO_x), monóxido de carbono (CO), ozono (O_3), benceno (C_6H_6) y partículas en suspensión (PM_{10} y $PM_{2,5}$). Estos datos se recopilan en estaciones propias y, en algunos casos, integradas en redes municipales y autonómicas de vigilancia de la calidad del aire. Además, desde 2009, el Aeropuerto de Gran Canaria realiza una campaña de medición anual para evaluar las condiciones ambientales. Asimismo, en 2025, el Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, ha puesto en marcha un proyecto piloto de mejora de la calidad del aire, mediante la instalación de dos dispositivos de purificación del aire ubicados en la zona de espera de taxis de la Terminal 1. Estas estaciones, además de absorber y limpiar el aire de esta zona, medirá los siguientes contaminantes para comprobar la mejora: NO_x, SO_x, $PM_{2.5}$, PM_{10}, compuestos orgánicos volátiles y partículas ultrafinas.

En el Reino Unido, las autoridades locales están obligadas por el gobierno británico a identificar posibles excesos en los niveles de contaminantes y a implementar medidas preventivas cuando sea necesario. Aunque esta responsabilidad legal corresponde a las autoridades locales, el Aeropuerto de Londres-Luton ha adoptado una Estrategia de Calidad del Aire como buena práctica y se ha comprometido a disminuir su impacto sobre la calidad del aire en la zona. Siguiendo estándares reconocidos, el aeropuerto realiza, desde 2003, un monitoreo y evaluación constante de la calidad del aire tanto en sus instalaciones como en el entorno próximo. Los datos recopilados permiten verificar el cumplimiento de los objetivos nacionales de calidad del aire y analizar la evolución temporal de las concentraciones de contaminantes en la región.

Para medir la contaminación atmosférica, el Aeropuerto de Londres-Luton emplea tubos de difusión en 15 puntos distintos para obtener lecturas precisas de dióxido de nitrógeno (NO_2), mientras que el material particulado (PM_{10}) se controla en un emplazamiento específico mediante un Monitor de Atenuación Beta. Los datos sobre el dióxido de nitrógeno se recogen mensualmente, y los resultados anuales de calidad del aire se incluyen en el Informe de Sostenibilidad anual. En 2025, el aeropuerto implementó medidas de mejora para alcanzar los objetivos propuestos, entre ellas la creación de una hoja de ruta que identifica los principales factores que contribuyen a la contaminación del aire y establece medidas de mitigación para reducir su impacto y mejorar la calidad del aire en todo el recinto aeroportuario. Asimismo, se ha revisado el monitoreo de la calidad del aire para desarrollar un programa consolidado en 2026 con el fin de minimizar duplicidades con las autoridades locales, eliminar tecnologías que ya no son útiles y asegurar que el seguimiento se realice en áreas cercanas a los receptores más vulnerables.

En Brasil, los aeropuertos gestionados por Aena Brasil están llevando a cabo simulaciones para analizar las emisiones atmosféricas generadas por las actividades de las aeronaves y los equipos en tierra. La primera fase de mediciones se concluyó a finales de 2024, y actualmente se está desarrollando una segunda etapa hacia el final de 2025, lo que proporcionará datos comparativos que facilitarán el seguimiento de la evolución de la calidad del aire. El propósito principal de estos análisis es identificar y planificar diversas medidas para los próximos años, enfocadas en disminuir la contaminación causada por las emisiones de la aviación, fomentar uso de combustibles sostenibles, instalar estaciones de carga eléctrica para vehículos de pasajeros y de *Handling,* así como renovar de parte de la flota con vehículos eléctricos o híbridos que funcionen con etanol / biocombustible. Entre las acciones ya adoptadas por Aena Brasil, sobresale el reemplazo del diésel S500 por S10, que ha permitido una notable reducción en los niveles de azufre, además de un aumento en la utilización de etanol en las operaciones aeroportuarias. En el Aeropuerto de Congonhas, la incorporación de diez autobuses eléctricos para el transporte de pasajeros constituye un paso significativo hacia una movilidad más sostenible.

Contaminación acústica

El Grupo Aena reconoce la contaminación acústica como un impacto material de sus operaciones aeroportuarias y gestiona activamente los riesgos asociados, con especial atención a las comunidades locales afectadas.

En España, Aena ha identificado las áreas y grupos de interés potencialmente expuestos a niveles elevados de ruido mediante la elaboración periódica de Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y la delimitación de servidumbres acústicas, conforme a la Directiva 2002/49/CE y la normativa nacional aplicable. Durante 2025, se han elaborado los Planes de Acción contra el Ruido de los grandes aeropuertos españoles, aquellos con más de 50.000 movimientos anuales,que incluyen medidas específicas alineadas con los objetivos de la Unión Europea para reducir el impacto del ruido del transporte hacia 2030.

Mediante los Planes de Acción contra el Ruido, Aena promueve la gestión del ruido desde un enfoque integral basado en el concepto de "Enfoque Equilibrado" establecido por 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 promover estándares cada vez más exigentes a los fabricantes de aeronaves para su certificación y mediante la aplicación de tasas que incentiven la renovación de flota con aeronaves y sistemas de propulsión más silenciosos.

- **Procedimientos operacionales**: Optimización de procedimientos operativos que permitan reducir la afección acústica, como pueden ser los descensos optimizados o la definición de procedimientos que eviten el sobrevuelo de núcleos urbanos o de mayor precisión que reduzcan las dispersiones en las rutas y aumenten distancia respecto a las poblaciones.

- **Gestión del uso del suelo**: Control de los usos del suelo en los alrededores de los aeropuertos de manera que estos sean compatibles con los niveles acústicos en cada zona. Para ello, en España se han establecido mecanismos de coordinación que suponen la necesidad de informar los instrumentos de planeamiento por parte de la autoridad aeronáutica, si se ven afectados por la servidumbre acústica, al objeto de evitar usos sensibles en el entorno aeroportuario como pueden ser nuevas zonas residenciales o usos educativos o sanitarios. Ligado a ello, hay que destacar las importantes inversiones en los planes de aislamiento acústico para las zonas residenciales preexistentes. 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.

- **Restricciones operativas**: Aplicación de restricciones operativas que solo podrán aplicarse cuando las medidas previamente adoptadas resulten insuficientes para reducir el número de personas afectadas.

Una de las principales medidas que Aena lleva a cabo es 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.

Durante 2025, Aena ha insonorizado 331 inmuebles en España por un importe de 3.240.596,73 € (297 inmuebles insonorizados y 4.524.777,46 € en 2024). Además, en 2025, se han organizado un total de 11 reuniones relacionadas con los Planes de Aislamiento Acústico en España (15 en 2024).

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha llevado a cabo en 2025 la insonorización de 148 inmuebles por un importe de 512.682,45 € (138 inmuebles insonorizados y 405.441,02 € en 2024). Asimismo, el Comité Consultivo del aeropuerto se ha reunido para discutir los impactos en la comunidad y los resultados de las medidas implementadas.

En Brasil, el Reglamento de Aviación Civil de Brasil (RBAC) establece que los aeropuertos que hayan registrado un promedio anual de movimientos de aeronaves superior a siete mil en los últimos tres años deben conformar una Comisión de Gestión del Ruido Aeronáutico (CGRA), cuya función principal es analizar, actualizar y poner en práctica el Plan Específico de Zonificación de Ruido Aeronáutico (PEZR) correspondiente a cada aeropuerto. De los aeropuertos gestionados por Aena Brasil, en 2025, 11 contaron con CGRA.

Las Comisiones de Gestión del Ruido Aeronáutico (CGRA) tienen la responsabilidad de proponer acciones para el monitorizado del ruido, identificar las áreas más afectadas, controlar y respaldar iniciativas orientadas a reducir el impacto acústico, además de desempeñar otras tareas contempladas en el RBAC. Estos foros actúan como un espacio de colaboración y está integrado por personal del aeropuerto, representantes de las comunidades cercanas, organismos ambientales, el proveedor de servicios de navegación aérea y autoridades municipales incluidas en el PEZR, así como otros grupos de interés involucrados en la gestión del ruido aeronáutico, el uso del suelo y las operaciones aeroportuarias.

Estas comisiones se reúnen semestralmente, en cumplimiento de lo establecido por el RBAC 161, contando con la presencia de representantes del operador aeroportuario y de organismos públicos. Durante 2025, se realizaron 22 reuniones de las CGRA constituidas en los aeropuertos de Aena Brasil. En líneas generales, se abordaron la: actualización e implementación de los Planes Específicos de Zonificación de Ruido (PEZR), los resultados de las campañas de mediciones “in situ” y simulaciones en receptores críticos, así como la coordinación con los municipios para integrar las curvas de ruido en los instrumentos de planificación urbanística. Los principales acuerdos incluyeron reforzar la incorporación normativa de las curvas de ruido, mantener campañas anuales de medición de ruido, ampliar la participación ciudadana y garantizar la transparencia en el acceso a la información sobre ruido. Entre las actuaciones reseñables llevadas a cabo en 2025 destaca la reducción del número quejas en el Aeropuerto de Recife, debido a reubicación de las pruebas de motores en horario nocturno. Asimismo, en el Aeropuerto de Congonhas, se ha establecido un acuerdo con todas las aerolíneas y la ANAC para la aplicación de procedimientos NADP (*Noise Abatement Departure Procedures)*, que consisten en despegues con reducción de ruido, minimizando el impacto acústico en las zonas residenciales circundantes.

En los aeropuertos gestionados por Aena Brasil no existen planes de aislamiento acústico, ya que la normativa y la operativa local no lo requieren. Por ello, no se dispone de datos ni se reporta información sobre inmuebles aislados acústicamente en Brasil. El Grupo Aena actualizará y reportará esta información si en el futuro se implementan dichos planes.

	Número de inmuebles aislados acústicamente e importe destinado (España y Reino Unido (LLA))							
	2024		2025		España 2000-2024 Reino Unido (LLA) 2016-2024		España 2000-2025 Reino Unido (LLA) 2016-2025	
Aeropuerto	Nº inmuebles insonorizados	Importes (€)	Nº inmuebles insonorizados	Importes (€)	Nº inmuebles insonorizados	Importes (€)	Nº inmuebles insonorizados	Importes (€)
A Coruña	25	215.299	4	167.374	873	7.510.066	877	7.677.440
Alicante-Elche Miguel Hernández	16	256.148	0	45.012	3.247	42.946.077	3.247	42.991.089
Josep Tarradellas Barcelona-El Prat	0	0	0	0	50	2.966.717	50	2.966.717
Bilbao	134	1.422.425	19	234.355	2.234	26.488.007	2.253	26.722.363
Cesar Manrique - Lanzarote	0	257.353	11	196.786	0	478.696	11	675.483
Fuerteventura	0	0	0	0	0	0	0	0
Girona-Costa Brava	0	0	0	0	0	50.902	0	50.902
Gran Canaria	0	22.453	0	10.235	628	10.213.977	628	10.224.212
Ibiza	0	0	0	216	612	6.447.287	612	6.447.504
La Palma	0	0	0	0	22	402.329	22	402.329
Adolfo Suárez Madrid-Barajas	2	120.817	2	93.850	12.924	170.626.315	12.926	170.720.164
Málaga-Costa del Sol	0	260	0	3.137	814	16.323.736	814	16.326.872
Melilla	0	0	0	63	0	0	0	63
Menorca	0	0	0	325	11	227.779	11	228.104
Palma de Mallorca	102	1.544.372	21	252.028	1.543	22.410.296	1.564	22.662.323
Pamplona	0	0	0	0	43	1.224.084	43	1.224.084
Sabadell	0	0	0	0	0	13.633	0	13.633
Santiago-Rosalía de Castro	0	79	1	8.655	15	298.296	16	306.952
Sevilla	0	29.562	20	152.756	431	1.838.530	451	1.991.286
Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna	0	110.919	6	272.129	1.117	26.254.076	1.123	26.526.205
Tenerife-Sur	0	89.880	238	1.003.712	0	206.104	238	1.209.816
Valencia	18	448.050	7	699.401	4.265	23.492.446	4.272	24.191.848
Vigo	0	3.421	2	71.305	247	3.716.875	249	3.788.180
Vitoria	0	3.742	0	29.257	11	260.623	11	289.880
Londres-Luton	138	405.441	148	512.682	622	1.677.553	770	2.190.236
Total España y Reino Unido (LLA)	**435**	**4.930.218**	**479**	**3.753.279**	**29.709**	**366.074.404**	**30.188**	**369.827.683**

En la Nota 26. Compromisos medioambientales -Importe por número de inmuebles aislados de las Cuentas Anuales Consolidadas 2025 - Bloque A.

La participación de las partes interesadas es un pilar fundamental en la gestión del ruido. El Grupo Aena mantiene canales de comunicación abiertos con las comunidades locales, autoridades y otros grupos de interés, organizando consultas públicas, reuniones periódicas y mecanismos de reclamación para recoger y atender las preocupaciones ciudadanas. Los resultados de estas interacciones se integran en la planificación y revisión de las medidas adoptadas.

En España, como parte de las acciones de control y seguimiento de la calidad acústica, Aena cuenta con 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. Para asegurar la transparencia y una comunicación efectiva con las comunidades, la información sobe el ruido, vinculada a las trayectorias de radar y los planes de vuelo, se pone a disposición del público mediante informes mensuales y anuales publicados en la página web, así como a través de plataformas como *WebTrak*, que ofrece información georreferenciada en tiempo real, e *Insightfull,* implementadas en los tres principales aeropuertos de Aena (Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca). Además, herramientas como *WebTrak* en España, *TraVis* en el Reino Unido y *Ouvidoria* en Brasil facilitan que cualquier residente monitorice y reporte impactos acústicos de forma directa y transparente.

Asimismo, en España, de acuerdo con la Ley 48/1960 de Navegación Aérea, la delimitación de servidumbres implica la constitución de Comisiones Mixtas, en las que participan representantes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la comunidad autónoma correspondiente y los ayuntamientos afectados. Estas comisiones se encargan de aprobar y garantizar el cumplimiento de la delimitación de las servidumbres. Además, la participación de la comunidad se fortalece mediante la existencia de Comisiones de Seguimiento Ambiental, responsables de supervisar las solicitudes de insonorización y el avance de los proyectos de aislamiento acústico, así como a través de Grupos de Trabajo de Ruido en determinados aeropuertos.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton elabora su Plan de Acción contra el Ruido conforme a la normativa local, con la participación de un analista independiente y el Subcomité de Aislamiento Acústico. Los avances y resultados se comunican de manera periódica tanto a las autoridades como a la comunidad. El Comité Consultivo del Aeropuerto de Londres-Luton (LLACC), que integra representantes de la autoridad local, grupos comunitarios y otros grupos de interés relevantes, sostiene un diálogo constante y revisa informes sobre el ruido cada trimestre y al cierre de cada año. Por otro lado, la iniciativa *Luton Rising* impulsa el desarrollo económico y el crecimiento sostenible en la zona de Luton, buscando maximizar los beneficios sociales y económicos mediante inversiones, generación de empleo y el respaldo a proyectos comunitarios, trabajando en conjunto con el LLACC y demás partes interesadas.

El Grupo Aena revisa y actualiza sus acciones contra el ruido periódicamente, asegurando la alineación con los objetivos normativos aplicables y la mejora continua en la gestión de la contaminación acústica, en beneficio de las comunidades y el entorno.

Quejas por ruido

	Número de reclamantes		
	España	Reino Unido	Brasil
Quejas por ruido 2024	756	244	100
Quejas por ruido 2025	601	204	197

El Grupo Aena dispone de canales quejas y reclamaciones accesibles desde sus páginas web corporativas, garantizando elevados niveles de confidencialidad e independencia. Asimismo, lleva a cabo un seguimiento riguroso de todas las reclamaciones, quejas y solicitudes recibidas a través de estos canales, con el objetivo de asegurar una gestión efectiva y el respeto a los derechos de todas las partes interesadas.

E2-3: Metas relacionadas con la contaminación

E2-3 20, E2-3 22 (MDR-T), E2-3 23 (a), E2-3 25

En materia de calidad del aire, las metas están orientadas al cumplimiento de la legislación aplicable y a la reducción de emisiones contaminantes. En cuanto al impacto acústico, las actuaciones y metas se canalizan a través de los planes de acción contra el ruido y los planes de aislamiento acústico, con el objetivo de minimizar la exposición al ruido en las comunidades cercanas a los aeropuertos. Estos objetivos están directamente vinculados con la Política de Sostenibilidad y la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Salud y Seguridad en el Trabajo del Grupo Aena, cuyo contenido se detalla en el requisito de divulgación E2-1.

Contaminación atmosférica

El Grupo Aena ha establecido un enfoque integrado para la gestión de la contaminación atmosférica, aplicable a todas sus operaciones. Este marco cubre tanto las operaciones propias como, progresivamente, la cadena de valor, e incluye mecanismos para la identificación, evaluación y gestión de los impactos materiales relacionados con la contaminación del aire.

En España, los objetivos de contaminación atmosférica se definen en la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 de Aena y se alinean con el Plan de Acción Climática 2021-2030, que abordan aspectos relacionados con la calidad del aire definiendo proyectos estratégicos que buscan disminuir las emisiones de varios contaminantes atmosféricos (NO_x, SO_x y PM_{10}). La definición de estas metas y objetivos voluntarios se basa en metodologías reconocidas internacionalmente, considerando escenarios alineados con el Acuerdo de París, el Pacto Verde Europeo (*EU Green Deal*) y la Directiva Europea de Techos Nacionales de Emisión (Directiva UE 2016/2284). En el corto plazo, Aena está realizando proyectos piloto para validar la futura implementación de soluciones innovadoras y, a medio y largo plazo[15], las metas cuantitativas a 2030 incluyen la reducción de emisiones por pasajero con respecto a 2019:

	Reducción emisiones contaminantes			
	España			
	Año base 2019	2024	2025	Meta 2030
Emisiones de NOx (g/pax)	0,60	70 %	66 %	22 %
Emisiones de SOx (g/pax)	0,03	32 %	11 %	36 %
Emisiones de PM_{10} (g/pax)	0,05	70 %	70 %	15 %

Las metas se revisan periódicamente para asegurar su vigencia y ambición, en función de los avances tecnológicos y regulatorios. El progreso hacia estas metas se monitoriza mediante indicadores clave de desempeño (KPIs) reportados periódicamente a la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática. Los resultados y desviaciones se analizan y, en caso necesario, se ajustan las acciones y recursos asignados. Además, existe un equipo interno dedicado exclusivamente a coordinar de manera transversal la implementación de la Estrategia, apoyando en su implantación, y fomentando la participación activa y directa de todas las áreas y del personal de la organización.

En el Reino Unido, los objetivos cualitativos del Aeropuerto de Londres-Luton incluyen mejorar la calidad del aire mediante el establecimiento de sistemas de monitorización que enriquezcan los datos y faciliten la comprensión en tiempo real del impacto de diferentes fuentes de emisiones, medir la calidad del aire con una amplia cobertura espacial y formular políticas más eficaces basadas en el análisis de datos. A medio y largo plazo, el aeropuerto ha diseñado una hoja de ruta específica para la calidad del aire, con la finalidad de identificar los principales factores que contribuyen a la contaminación atmosférica y proponer medidas de mitigación recomendadas. Igualmente, el programa de calidad del aire se ha revisado y fortalecido para 2026 y años posteriores, considerando el impacto potencial sobre la calidad del aire local, la duplicidad del monitoreo junto a las autoridades locales, la eliminación de equipos tecnológicos obsoletos y la garantía de que el seguimiento represente adecuadamente a los receptores sensibles en todas las áreas del aeropuerto.

En Brasil, los aeropuertos gestionados por Aena Brasil han incorporado una línea de acción específica para la calidad del aire dentro de su Estrategia de Sostenibilidad, aprobada en 2025, incluida en el programa de Uso Responsable de los Recursos. El propósito principal es mantener las emisiones contaminantes por debajo del límite legal permitido. A corto plazo, se pretende perfeccionar el sistema de medición actual en ANB y ampliar las mediciones en BOAB, mientras que, a largo plazo, se busca reducir las emisiones, apoyándose en el Plan de Acción Climática 2024-2040, que prevé la renovación de la flota propia por vehículos eléctricos o híbridos y el uso de combustibles sostenibles. Las metas de emisiones de NOx, SOx, $PM_{2,5}$ y PM_{10} se han definido tomando como año base 2024 y utilizando el consumo de combustible anual como referencia, aplicando factores de emisión ponderados para su cálculo. Estos objetivos se sustentan en los compromisos del Acuerdo de París y han contado con la participación de los aeropuertos como partes interesadas clave en su definición. Las metas definidas para 2025, 2030 y 2040 son las siguientes:

[15] No se aplicaron umbrales ecológicos ni asignaciones para entidades específicas a la hora de fijar las metas.

	Resultados calidad del aire			
	Brasil			
	Meta 2025	2025	Meta 2030	Meta 2040
NOx (µg/m³)	< 50 µg/m³	14.29 µg/m³	< 45 µg/m³	< 40 µg/m³
SOx (µg/m³)	< 30 µg/m³	14.57 µg/m³	< 20 µg/m³	< 20 µg/m³
PM2,5 (µg/m³)	< 17 µg/m³	7.75 µg/m³	< 15 µg/m³	< 10 µg/m³
PM10 (µg/m³)	< 35 µg/m³	20.5 µg/m³	< 30 µg/m³	< 20 µg/m³

En las filiales internacionales del Grupo Aena se aplican políticas y objetivos adaptados al contexto local, pero siguiendo los mismos principios de alineación con la normativa aplicable, la monitorización sistemática y la revisión periódica de metas y acciones.

Contaminación acústica

El Grupo Aena ha establecido metas específicas y medibles para la reducción del impacto acústico, alineadas con la normativa aplicable, así como con los estándares internacionales de la OACI. Constituyen principalmente objetivos obligatorios derivados del cumplimiento de la legislación.

Así, cumpliendo con la Directiva Europea sobre Ruido Ambiental y su transposición a la normativa estatal, en España, Aena ha definido metas dentro de los 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.

Los Planes de Acción contra el Ruido 2024-2028 de los grandes aeropuertos en España tienen como metas principales:

- Disminuir el ruido ambiental generado por las actividades aeroportuarias.
- Reducir el número de personas afectadas por este tipo de contaminación.
- Proteger las zonas tranquilas y colaborar en el cumplimiento de los objetivos europeos orientados a minimizar el impacto del ruido ambiental.

Entre estos objetivos europeos se encuentran el Plan de Acción de la Unión Europea “Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo” (COM/2021/400 final) y la “Estrategia de movilidad sostenible e inteligente” impulsada por la Comisión Europea (COM/2020/789 final). Además, la normativa nacional en España sobre ruido fija objetivos de calidad acústica que deben alcanzarse en las distintas zonas acústicas en las que se divide el territorio.

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 edificaciones de usos sensibles, lo que también está en línea con las políticas de protección ambiental.

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. 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.

En el 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.Los objetivos del Plan de Acción contra el Ruido son establecidos por el aeropuerto y son todos de carácter voluntario. 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. El plan utiliza 2021 como año base de referencia, cuando el contorno de ruido alcanzó 57 dB LAeq,16h, y establece las siguientes líneas de actuación para el período 2024-2028:

- Reducir el número de personas significativamente afectadas por el ruido respecto al año base 2021.
- Mantener el crecimiento del aeropuerto dentro de los límites de ruido establecidos por las *Noise Preferential Routes* y el *Noise Contour Limit.*

- Minimizar el impacto de las operaciones nocturnas.
- Implementar mejoras tecnológicas y operativas para reducir el ruido en despegues y aterrizajes.
- Reforzar la transparencia mediante informes anuales y reuniones del LLACC.

Las metas inmediatas se centran en la reducción del impacto acústico. Entre las prioridades destaca 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.

En Brasil, la principal meta de la Estrategia de Sostenibilidad 2024-2040 de Aena Brasil en materia de gestión del ruido es implementar un plan de acción conforme a los Planes Específicos de Zonificación de Ruido (PEZR), aprobados por la *Agência Nacional de Aviação Civil* (ANAC), y realizar un seguimiento del ruido de las aeronaves, asegurando que la información relevante sea accesible al público. El seguimiento de esta meta se realiza a través de las Comisiones de Gestión del Ruido Aeronáutico (CGRA), que conforme a la normativa brasileña tiene las siguientes responsabilidades:

- Celebrar reuniones semestrales para evaluar el avance de las acciones.
- Elaborar y publicar informes anuales sobre el ruido aeronáutico.
- Mantener actualizada la información sobre ruido en la web institucional, incluyendo actas, informes, PEZR y canal de atención ciudadana (*Ouvidoria*).
- Atender todas las quejas recibidas y proponer medidas de mitigación cuando sea necesario.
- Monitorizar periódicamente el ruido en el entorno de los aeropuertos, tanto mediante mediciones “in situ” como simulaciones, y calcular indicadores como la población expuesta.

Estas metas permiten a Aena Brasil medir, gestionar y reportar el impacto del ruido, así como avanzar hacia la reducción de la exposición de la población, en cumplimiento con los estándares internacionales de sostenibilidad.

E2-4: Contaminación del aire

E2-4 26, E2-4 28 (a), E2-4 29, E2-4 30 (a - c), E2-4 31, AR 21, AR 22, AR 26 (a - e), AR 27 (a - b)

	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
	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**
	2025																	
Gasoil	55,90	0,64	3,80	7,92	0,00	0,00	14,55	0,32	0,98	3,34	0,06	0,21	2,90	0,05	0,32	2,68	0,05	0,32
Gasolina	0,15	0,00	1,91	0,02	0,00	0,00	1,71	0,00	18,57	0,11	0,00	2,20	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01
Gas Natural	9,95	0,90	0,00	0,09	0,01	0,00	3,90	0,67	0,00	3,09	0,04	0,00	0,10	0,02	0,00	0,10	0,02	0,00
Propano	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Queroseno	0,07	0,03	0,00	0,01	0,04	0,00	9,19	0,01	0,00	0,28	0,00	0,00	2,08	0,00	0,00	2,08	0,00	0,00
LPG	0,00	0,05	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
HVO	0,00	4,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,33	0,00	0,00	0,42	0,00	0,00	0,38	0,00	0,00	0,38	0,00
Biometano	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
Biopropano	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
Total 2025	**66,16**	**6,23**	**5,72**	**8,04**	**0,05**	**0,00**	**29,39**	**3,35**	**19,68**	**6,85**	**0,54**	**2,41**	**5,09**	**0,45**	**0,33**	**4,87**	**0,45**	**0,34**

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 EPRTR"), a excepción de las emisiones de GEI que se reportan de acuerdo con la NEIS E1 Cambio Climático.

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.

Los variaciones entre 2024 y 2025 se presentan en la siguiente tabla, que recoge la evolución de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire, permitiendo evaluar el desempeño ambiental del Grupo Aena y su progreso hacia la reducción del impacto atmosférico:

	Variaciones emisiones 25-24: 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	21 %	(3) %	(40) %	27 %	154 %	(13) %	11 %	74 %	445 %	20 %	(42) %	270 %	14 %	11 %	(59) %	14 %	11 %	(58) %

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, mientras que en Brasil se aplica la misma metodología utilizando los factores de emisión específicos establecidos por las autoridades brasileñas.

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 (por si siglas en inglés DEFRA) y la Agencia Ambiental, tal y como se detalla dentro de la gobernanza de su plan de acción de calidad del aire.

Evolución del número de personas expuestas al ruido en la red de aeropuertos españoles

Las tablas siguientes muestran datos sobre la cantidad de personas expuestas a diferentes niveles de ruido en las inmediaciones de los grandes aeropuertos de la red de Aena en España, segmentados por fases y franjas horarias:

- Ldia 65 dB(A): Representa el número de personas expuestas a un nivel de ruido de 65 decibelios durante el día (7h-19h).
- Ltarde 65 dB(A): Indica el número de personas expuestas a 65 dB(A) durante la tarde (19h-23h).
- Lnoche 55 dB(A): Muestra las personas expuestas a 55 dB(A) durante la noche, un umbral más bajo debido a la mayor sensibilidad al ruido en horario nocturno (23h-7h).

MER FASE I

Niveles de Ruido	Gran Canaria	CM Lanzarote [A]	Tenerife Sur	Tenerife Norte-Cdad. La Laguna	Alicante - Elche MH	Bilbao	JT Barcelona-El Prat	Ibiza[A]	AS Madrid-Barajas	Málaga-Costa del Sol	Palma de Mallorca	Valencia	Sevilla[A]
Ldia 65 dB(A)	191	-	0	1.049	84	24	11	-	2.058	299	90	10	-
Ltarde 65 dB(A)	66	-	0	825	90	23	19	-	1.957	314	98	8	-
Lnoche 55 dB(A)	614	-	120	0	172	23	24	-	708	605	336	52	-

[A] MER no elaborado dado que en el momento de su realización no llegaba a las 50.000 operaciones anuales. La elaboración y gestión de los MER queda regulada tanto por la Directiva 2002/49/CE como por su correspondiente transposición a la normativa nacional.

MER FASE II

Niveles de Ruido	Gran Canaria	CM Lanzarote [A]	Tenerife Sur	Tenerife Norte-Cdad. La Laguna	Alicante - Elche MH	Bilbao	JT Barcelona-El Prat	Ibiza	AS Madrid-Barajas	Málaga-Costa del Sol	Palma de Mallorca	Valencia	Sevilla
Ldia 65 dB(A)	57	-	0	475	61	29	23	9	1.824	232	110	3	0
Ltarde 65 dB(A)	0	-	0	198	60	506	18	9	149	240	110	3	0
Lnoche 55 dB(A)	42	-	45	0	112	0	26	637	38	348	152	19	0

[A] MER no elaborado dado que en el momento de su realización no llegaba a las 50.000 operaciones anuales. La elaboración y gestión de los MER queda regulada tanto por la Directiva 2002/49/CE como por su correspondiente transposición a la normativa nacional.

MER FASE III

Niveles de Ruido	Gran Canaria	CM Lanzarote	Tenerife Sur	Tenerife Norte-Cdad. La Laguna	Alicante - Elche MH	Bilbao[A]	JT Barcelona-El Prat	Ibiza	AS Madrid-Barajas[B]	Málaga-Costa del Sol	Palma de Mallorca	Valencia	Sevilla[A]
Ldia 65 dB(A)	282	304	20	252	86	-	13	14	1.751	319	177	1	-
Ltarde 65 dB(A)	0	294	0	13	62	-	14	14	1.497	255	187	1	-
Lnoche 55 dB(A)	308	0	90	0	201	-	13	591	1.754	1.520	515	91	-

[A] MER no elaborado dado que en el momento de su realización no llegaba a las 50.000 operaciones anuales. La elaboración y gestión de los MER queda regulada tanto por la Directiva 2002/49/CE como por su correspondiente transposición a la normativa nacional.
[B] 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.

MER FASE IV

Niveles de Ruido	Gran Canaria	CM Lanzarote	Tenerife Sur	Tenerife Norte-Cdad. La Laguna	Alicante - Elche MH	Bilbao	JT Barcelona-El Prat	Ibiza	AS Madrid-Barajas	Málaga-Costa del Sol	Palma de Mallorca	Valencia	Sevilla
Ldia 65 dB(A)	0	144	0	166	64	16	11	16	4	212	124	2	0
Ltarde 65 dB(A)	0	7	0	17	65	2	21	16	0	206	73	2	0
Lnoche 55 dB(A)	0	0	-	-	70	0	19	14	50	409	131	49	0

Evolución del número de personas expuestas al ruido en Reino Unido[16]

La siguiente tabla muestra el número personas expuestas a diferentes niveles de ruido en las inmediaciones del Aeropuerto de Londres-Luton, durante el periodo de verano, segmentado por años y franjas horarias:

Niveles de Ruido ("summer contours")	2023	2024
Ldía 66 dB(A)	4	4
Lnoche 57 dB(A)	2.050	2.050

Nota:
El Aeropuerto de Londres-Luton aplica un enfoque de reporte diferente para la contaminación acústica, de acuerdo con los requisitos de planificación del Reino Unido. Esto implica, para la elaboración de los contornos de ruido, el uso de periodos que van del 16 de junio al 15 de septiembre, reportados como períodos diurnos y nocturnos LAeq. En esta tabla se reporta la información y los datos de ruido (verano), que se validan externamente y están disponibles en abril del año siguiente.

E2-6: Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades materiales con la contaminación

E2-6 39 (a - c), E2-6 40 (a - c), E2-6 41

El Grupo Aena ha identificado la contaminación acústica derivada de las operaciones aeroportuarias como un riesgo material, con efectos financieros previstos en el corto, medio y largo plazo. Estos efectos pueden incluir posibles costes asociados a la implementación de medidas de mitigación, inversiones en tecnologías de reducción de ruido, gastos relacionados con el cumplimiento normativo y eventuales sanciones o litigios. Asimismo, la gestión proactiva de este riesgo puede generar oportunidades, como la mejora de la reputación corporativa y el fortalecimiento de relaciones con las comunidades locales, lo que podría traducirse en ventajas competitivas y potenciales ahorros de costes.

El Grupo Aena se acoge a la moratoria dispuesta en el Apéndice C de la NEIS 1 del 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, en relación a este requisito de divulgación.

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: **E2-1 15 (b), E2-3 23 (b), E2-3 23 (c), E2-3 23 (d), E2-4 28 (b).**

- 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.**

[16] Para Brasil, estudios similares se han iniciado en 2025 y la información correspondiente será reportada en 2026.

E3 Recursos hídricos y marinos

El consumo de agua en los 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 consumo humano por pasajeros y personas trabajadoras, restauración y servicios, actividades de riego y mantenimiento de zonas verdes, operaciones de limpieza y del servicio contraincendios, 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 a las operaciones internas sino también a 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 en la cadena de valor	Positivo / Negativo	Real / Potencial	Horizonte temporal
E3 Recursos hídricos y marinos	Agua y vertidos de 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.

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 la cadena de valor.

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), E3-1 13

De cara a gestionar la menor disponibilidad de recursos hídricos por actividades propias y de la cadena de valor, el Grupo Aena cuenta con dos Políticas. Entre los objetivos de la **Política de Gestión Integrada de Calidad, Medioambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo** y la **Política de Sostenibilidad** se encuentra 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 en lo relativo a gestión del agua y vertidos, 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. Ambas políticas aplican a todas las actividades y servicios prestados por el Grupo Aena, tanto en las instalaciones aeroportuarias como en el resto de edificios e infraestructuras gestionadas por el Grupo, 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.

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.

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 alto y extremo), que se corresponde con la ubicación de 27 aeropuertos de la red del Grupo Aena: 25 ubicados en España, 1 en Reino Unido y 1 en Brasil.

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.

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

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 aeropuertos en toda su cadena de valor, fomentando la adopción de prácticas responsables entre empleados, proveedores, concesionarios y terceros. Aena gestiona el agua como un recurso esencial dentro de su Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, con el objetivo de reducir el consumo y aumentar el uso de fuentes alternativas. La estrategia se centra en eficiencia, reutilización y control, aplicando medidas como detección de fugas, instalación de dispositivos de ahorro, riego optimizado y empleo de agua regenerada.

Además, se han implementado cláusulas específicas en los procesos de licitación y revisado procedimientos internos para garantizar una gestión eficiente del recurso del agua y 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.[17]

España

En 2019, se llevó a cabo un exhaustivo diagnóstico de la situación de partida en materia de gestión del agua en los aeropuertos y helipuertos de España que 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 estructuró el Plan Estratégico del Agua de Aena 2021-2030 que ha definido un plan de acción por cada centro a partir de seis líneas de acción:

1. Evaluación de la huella hídrica: medición del impacto en la sostenibilidad y adaptación de la gestión del ciclo del agua.
2. Incremento de la reutilización del agua: uso de fuentes alternativas.
3. Adaptación de procedimientos al cambio climático: definición o modificación de procedimientos de trabajo y elaboración de directrices de gestión del agua para afrontar periodos de escasez.
4. 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.
5. 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.
6. Balance hídrico neutro: proyectos enfocados en identificar elementos contaminantes y mejorar la calidad de las aguas residuales y pluviales.

Los planes de acción han sido elaborados consolidando las actuaciones identificadas para cada aeropuerto de la red de Aena en España. Estos incluyen una descripción detallada de las medidas, su plazo de ejecución, coste y nivel de priorización.

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.

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 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.

[17] No se han identificado personas perjudicadas por el impacto material relativo al agua (MDR-A 68 d).

Adicionalmente, las unidades y centros de Aena en España realizan un monitoreo constante mediante analíticas periódicas, 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 2025 y 2024 no se han producido incumplimientos.

Entre las actuaciones en redes de agua de abastecimiento desarrolladas o en ejecución en diferentes aeropuertos en el año 2025 se encuentran las listadas debajo. Éstas están definidas en los planes de acción para cada aeropuerto de la red de Aena en España, donde se incluyen el detalle de los plazos de ejecución y medidas previstas a futuro:

- Aeropuerto de FGL Granada-Jaén: Instalación de contadores de lectura instantánea del agua consumida y transmisión remota. Aplicación informática de gestión de los datos de consumo. Se prevé la finalización de esta actuación en 2026.
- Aeropuerto de Valladolid: Instalación de dispositivos para detección y control de fugas de agua. Actuación con finalización en 2025.
- Aeropuerto de Menorca: Instalación de 54 caudalímetros inalámbricos con tecnología IoT. Actuación con finalización en 2025.
- Aeropuerto de Melilla: Reparación y sustitución de las tuberías de los ramales, comienzo en 2025 y se prevé finalización en 2026.
- Aeropuerto de Valencia: Contratación de empresa especializada en detección y tratamiento de fugas. Se da comienzo en 2025 y se prevé finalización en 2026.
- Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro: Comprobación de la estanqueidad de la red de saneamiento por sistema de presión por tramos. Reparación y sustitución de tramos deteriorados. Estas comprobaciones se realizan de manera recurrente, siendo una actuación que tiene continuidad en 2026 y años siguientes.

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 2025 es 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 MH 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. En 2025, se ha puesto en funcionamiento una planta adicional a la ya existente para tratar de forma independiente la purga de los condensadores evaporativos en un proceso simplificado respecto de la primera planta ya que este efluente no requiere del mismo tratamiento que los otros dos aportes. A lo largo de 2025, esta planta ha evitado el consumo de 19.530 m^3 (8.529 m^3 en 2024), el equivalente a 7,8 piscinas olímpicas (3,5 en 2024).

En los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat se han elaborado dos libros blancos que integran 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 instalación de redes separativas y el fomento del drenaje urbano sostenible.

Tal como se ha indicado previamente, en España, Aena mantiene un firme compromiso con la reducción del consumo de agua en toda su red de aeropuertos y helipuertos, incluyendo aquellas ubicaciones situadas en zonas con estrés hídrico. Este compromiso se materializa a través de los objetivos establecidos en su Plan Estratégico, que contempla medidas específicas para optimizar el uso eficiente del recurso hídrico y promover la sostenibilidad en todas las operaciones.

Además, se han desarrollado campañas de sensibilización dirigidas a empleados, pasajeros y proveedores, para promover prácticas de consumo responsable de agua en las instalaciones. Para apoyar estas acciones, se ha instalado señalización y cartelería con el propósito de educar y concienciar sobre la importancia de la conservación del agua, incentivando la participación de los grupos de interés en el logro de las metas relacionadas con la sostenibilidad hídrica. Entre las iniciativas de concienciación realizadas durante 2025 en los aeropuertos españoles se mantienen las campañas de consumo eficiente de agua para empleados y pasajeros.

En España, todas estas iniciativas reflejan un enfoque integral de Aena para gestionar los riesgos asociados con el agua en sus operaciones, especialmente en regiones que presentan un alto nivel de riesgo hídrico.

Reino Unido

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha incorporado grifos de bajo flujo e inodoros de doble descarga en varios de sus edificios. En 2025, el aeropuerto ha llevado a cabo una evaluación exhaustiva del ciclo del agua para analizar el consumo de agua potable y determinar las áreas donde podría emplearse agua no potable, con el objetivo de disminuir la dependencia de la red de agua. Esta iniciativa es relevante para el aeropuerto, que considera la gestión y reducción del consumo de agua como prioridades dentro de sus planes de expansión.

Asimismo, el aeropuerto dispone de un sistema que supervisa y reporta los derrames de combustible para preservar la calidad hídrica, y durante el invierno, cuando las aerolíneas emplean anticongelante en sus aviones, se realiza un seguimiento de esta actividad. Además, el aeropuerto se ha propuesto identificar y medir las operaciones internas que utilizan agua potable y que podrían ser abastecidas con agua alternativa.

Estas acciones han evidenciado que una administración eficiente del recurso hídrico puede ser clave para disminuir el consumo. Finalmente, cabe mencionar que la empresa proveedora de agua del aeropuerto también ha efectuado una revisión integral del ciclo del agua, reafirmando su compromiso con la conservación e involucrando a su cadena de suministro.

Brasil

Por su parte, en los aeropuertos de Aena Brasil, se han implementado controles estrictos mediante la recogida y análisis mensual de muestras de agua, garantizando el cumplimiento de los estándares legales aplicables y contribuyendo a una gestión sostenible de este recurso.

En línea con su compromiso de Uso Responsable de Recursos, incluido en su Estrategia de Sostenibilidad, y bajo el pilar estratégico de *Pegada Hídrica Eficiente*, Aena Brasil trabaja para reducir el consumo de agua potable, aplicar medidas sostenibles y fomentar el uso de fuentes alternativas.

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 contraincendios y riego de jardines, permitiendo un uso más eficiente del agua en estas instalaciones.

Un ejemplo destacado es el Aeropuerto Juazeiro do Norte, que ha mejorado su eficiencia hídrica al reutilizar el agua depurada de su propia Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR), facilitando así el uso circular del agua y logrando un ahorro medio anual del 40%, con picos de hasta el 70% en determinadas épocas. Además, se han instalado sistemas de captación y reutilización de agua de lluvia para su uso en actividades no potables, como el riego de zonas verdes y la limpieza de superficies. Este proyecto es especialmente relevante en la región del Cariri, caracterizada por el clima semiárido y el estrés hídrico recurrente, y ha sido reconocido en 2024 por *ACI-LAC Green Airport Recognition:* “Eficiencia Hídrica en el Aeropuerto Juazeiro del Norte” y premiado como mejor proyecto de sostenibilidad ambiental en el programa interno INNOVA.

Durante 2024 y 2025, se ha avanzado en la instalación de estaciones de captación de agua de lluvia y sistemas de reutilización en los aeropuertos de Aena Brasil. En el caso de ANB, la iniciativa ya está finalizada, mientras que en BOAB está prevista para una fase posterior. Estas instalaciones permitirán recolectar, almacenar y tratar el agua de lluvia para su uso en actividades no potables, contribuyendo así a la reducción consumo de agua potable.

Recursos financieros significativos en el uso de los recursos hídricos

Como resultado de estos esfuerzos, el Grupo Aena logra gestionar el agua de manera responsable, eficiente y sostenible en todas sus instalaciones, minimizando los riesgos y optimizando las oportunidades que ofrece este recurso fundamental, tanto en España como en sus filiales internacionales. La información relativa a los recursos financieros significativos en recursos hídricos ha consistido en inversiones en activos fijos (CapEx) en 2025 de 1,74 millones de euros (6,58 millones de euros en 2024).

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

En España. el **Plan Estratégico para la Gestión del Agua 2021-2030** de Aena constituye el marco principal para la gestión de los recursos hídricos en los 46 aeropuertos y 2 helipuertos de la red nacional, así como en el resto de edificios e infraestructuras gestionadas por la compañía. Este plan establece metas concretas y medibles, aplicables a todas las actividades y servicios, orientadas a dos objetivos estratégicos definidos:

- **Objetivo 1:** Reducir el consumo de agua en un 10% por pasajero en 2030 respecto a 2019 (con una meta intermedia del 5% en 2026), abordando la disminución de la disponibilidad y calidad del agua dulce derivada del cambio climático.
- **Objetivo 2:** Incrementar en un 150% el uso de fuentes alternativas de agua por pasajero en 2030 respecto a 2019 (50% de incremento en 2026), integrando la gestión de fuentes de abastecimiento y riesgos climáticos.

Estas metas, de carácter voluntario, se aplican tanto en instalaciones aeroportuarias como en otras infraestructuras gestionadas por Aena en España, incluyendo centros ubicados dentro y fuera de regiones con estrés hídrico. Cabe destacar que, según el *WRI Aqueduct*, 25 aeropuertos de la red española se encuentran en regiones con estrés hídrico alto o extremo (por encima del umbral del 40%), lo que refuerza la relevancia de estos objetivos.

El proceso de definición del plan incluyó la consulta a gestores aeroportuarios internacionales y la evaluación de la situación de los centros de Aena en España, implicando a las partes interesadas relevantes. Las metas están alineadas con el ODS 6 de Naciones Unidas y con los pilares de sostenibilidad del Grupo Aena. No se aplicaron umbrales ecológicos ni asignaciones específicas, dado el enfoque global y voluntario de las metas.

El seguimiento se realiza mediante indicadores anuales que permiten evaluar el progreso y facilitan la comparabilidad en el tiempo Los resultados y avances se publican a través de los correspondientes mecanismos de reporte de la compañía.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* del Aeropuerto de Londres-Luton considera la gestión del agua como un componente clave. Por ello, el aeropuerto ha optado por adoptar un enfoque proactivo en la reducción del consumo de agua. Este esfuerzo no solo representa su compromiso con el cuidado ambiental, sino que también pretende optimizar la eficiencia operativa y reducir costes a futuro. El objetivo cualitativo consiste en identificar y medir las actividades internas que actualmente dependen de agua potable, para evaluar la posibilidad de utilizar agua no potable en su lugar. Este objetivo, al igual que todos los establecidos en la *Responsible Business Strategy*, fue desarrollado mediante un amplio proceso de participación con más de cien stakeholders. El proceso incluyó entrevistas internas con empleados de diversos departamentos, talleres colaborativos con aerolíneas, pasajeros y miembros de la comunidad, así como entrevistas con expertos en responsabilidad social corporativa y residentes locales.

En Brasil, la Estrategia de Sostenibilidad de Aena Brasil contempla metas para disminuir el consumo de agua potable, aplicar iniciativas sostenibles y fomentar el uso de fuentes alternativas. Su propósito central es lograr una reducción del 7,5% para el 2040 en el consumo de agua potable en comparación con 2023, además de establecer acciones continuas para lograr una disminución de 15 litros por pasajero para el 2025, de 10,90 litros por pasajero para el 2030 y 10 litros por pasajero para el año 2040. El proceso de definición de estos objetivos se llevó a cabo de manera análoga al de España, consultando a los aeropuertos como partes interesadas clave.

Avances globales en la consecución de las metas adoptadas

En 2025, el consumo total de agua en los aeropuertos españoles se ha situado en 0,0199 m³/pasajero (0,0201 m³/pasajero en 2024), manteniendo el consumo del año base pese al incremento de pasajeros, y un incremento del 222 % (222 % en 2024) 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 (+148 %) y del agua regenerada, que ha pasado de 90,6 miles de m^3 en 2019 a 693,0 miles de m^3 en 2025, lo que ha supuesto un incremento del +665 %. En números absolutos, un incremento de 1.021,9 miles de m^3 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 2025 ha sido de 0,0079 m³/pasajero (0,0082 m³/pasajero en 2024).

Respecto a Aena Brasil, en 2025 el consumo total de agua en los aeropuertos de Brasil ha sido de 0,0152 m³/pasajero (0,0140 m³/pasajero en 2024).

Monitorización

En España, Aena supervisa el consumo de agua a través de auditorías periódicas y sistemas integrados de gestión, como el Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente, lo que asegura un control exhaustivo de las prácticas relacionadas y permite modificar de manera anticipada las políticas y acciones ambientales si se detectan desviaciones.

Para asegurar la adecuada ejecución y cumplimiento de estas metas, así como las previamente mencionadas, la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática mantiene reuniones trimestrales, encargándose de conocer, impulsar, orientar y supervisar los objetivos, planes de actuación, prácticas y políticas en materia medioambiental. Asimismo, el seguimiento de los indicadores relacionados con la gestión del agua del Grupo Aena se efectúa en dicha Comisión, tanto de manera semestral como anual. Cabe destacar que, las metas vigentes se han mantenido estables durante el ejercicio 2025, sin que se hayan realizado modificaciones en su definición o en los criterios de medición respecto al periodo anterior

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 28 (e), E3-4 29, AR 28, AR 29, AR 32

El Grupo Aena emplea diversas metodologías, estándares y enfoques reconocidos internacionalmente para compilar y verificar los datos relacionados con el consumo y almacenamiento de agua, garantizando así la fiabilidad y precisión de la información reportada. Para optimizar el uso de los recursos hídricos y minimizar pérdidas, se han implementado tecnologías avanzadas de monitoreo, como contadores inteligentes y sistemas de detección de fugas en tiempo real, especialmente en áreas críticas o con alto estrés hídrico.

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 presentan datos cuantitativos que reflejan el desempeño del Grupo en relación con la gestión del recurso hídrico, desglosados por tipo de fuente y región, con especial atención a las zonas de estrés hídrico. También se incluye información sobre los vertidos de aguas residuales, diferenciando el tipo de agua y su destino final, lo que permite medir el impacto ambiental y asegurar el cumplimiento de los estándares regulatorios y las mejores prácticas en sostenibilidad.

La presentación de esta información responde al compromiso del Grupo Aena 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.

	Regiones con estrés hídrico							
	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Consumo de agua (miles de m^3)	3.135,56	137,85	15,42	**3.288,83**	3.284,43	138,65	20,54	**3.443,62**
% Consumo agua en regiones con estrés hídrico sobre el total	47 %				48 %			

	Consumo de Agua - Miles de m³							
	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Agua desaladora/ Agua marina (miles de m³)	560,86	0,00	0,00	**560,86**	546,33	0,00	0,00	**546,33**
Volumen correspondiente a zonas de estrés hídrico	0,00	0,00	0,00	**0,00**	0,00	0,00	0,00	**0,00**
Agua de pozos/Agua subterránea (miles de m³)	1.958,36	0,00	167,05	**2.125,41**	2.105,85	0,00	208,71	**2.314,55**
Volumen correspondiente a zonas de estrés hídrico	504,12	0,00	15,42	**519,54**	570,01	0,00	20,54	**590,55**
Agua potable procedente de red (miles de m³)	3.498,66	137,85	451,63	**4.088,14**	3.538,71	138,65	483,80	**4.161,16**
Volumen correspondiente a zonas de estrés hídrico	2.589,64	137,85	0,00	**2.727,49**	2.670,41	138,65	0,00	**2.809,06**
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)	200,42	0,00	3,87	**204,29**	194,04	0,00	0,00	**194,04**
Volumen correspondiente a zonas de estrés hídrico	41,80	0,00	0,00	**41,80**	**44,01**	**0,00**	0,00	**44,01**
Total consumo de agua (miles de m³) [A]	**6.218,30**	**137,85**	**622,55**	**6.978,70**	**6.384,92**	**138,65**	**692,51**	**7.216,08**
Volumen correspondiente a zonas de estrés hídrico	3.135,56	137,85	15,42	**3.288,83**	3.284,43	138,65	20,54	**3.443,62**
Total consumo de agua reciclada y reutilizada (miles de m³)	**574,40**	**0,00**	**0,00**	574,40	**593,45**	**0,00**	**0,00**	593,45

[A] No se incluye el agua reutilizada a partir de procesos propios para evitar la doble contabilidad.
En el 2025, el 95% de las mediciones fueron directas (92% en el 2024), el 5% fueron mediciones de extrapolación (8% en el 2024) y no se han realizado mediciones por muestreo.

	Intensidad hídrica		
	2024	2025	% Variación
Total consolidado (m³/ €)	0,0012	0,0011	-5 %

Para la determinación de indicadores de intensidad hídrica, se emplea el importe de los ingresos netos globales el cual puede consultarse en los estados financieros consolidados.

Vertidos de aguas residuales por tipo de agua - Miles de m³

	Destino final	2024	2025
España	**Agua dulce**	3.947,60	4.266,77
	En zonas de estrés hídrico	2.002,92	2.091,31
	Otras aguas	259,30	250,91
	En zonas de estrés hídrico	213,79	209,39
Reino Unido	**Agua dulce**	129,31	124,79
	En zonas de estrés hídrico	129,31	124,79
	Otras aguas	0,00	0,00
	En zonas de estrés hídrico	0,00	0,00
Brasil	**Agua dulce**	0,00	0,00
	En zonas de estrés hídrico	0,00	0,00
	Otras aguas	320,00	572,55
	En zonas de estrés hídrico	12,34	16,43

Vertidos de aguas residuales por destino - Miles de m³

	Destino final	2024	2025
España	**Aguas superficiales**	223,07	271,96
	En zonas de estrés hídrico	94,55	113,16
	Aguas subterráneas	36,85	22,25
	En zonas de estrés hídrico	0,09	0,08
	Aguas marinas	0,00	0,00
	En zonas de estrés hídrico	0,00	0,00
	Agua de terceros	3.930,39	4.223,47
	En zonas de estrés hídrico	2.105,47	2.187,45
Reino Unido	**Aguas superficiales**	0,00	0,00
	En zonas de estrés hídrico	0,00	0,00
	Aguas subterráneas	0,00	0,00
	En zonas de estrés hídrico	0,00	0,00
	Aguas marinas	0,00	0,00
	En zonas de estrés hídrico	0,00	0,00
	Agua de terceros	129,31	124,79
	En zonas de estrés hídrico	129,31	124,79
Brasil	**Aguas superficiales**	240,31	304,27
	En zonas de estrés hídrico	12,34	16,43
	Aguas subterráneas	33,95	32,79
	En zonas de estrés hídrico	0,00	0,00
	Aguas marinas	0,00	0,00
	En zonas de estrés hídrico	0,00	0,00
	Agua de terceros	45,74	235,49
	En zonas de estrés hídrico	0,00	0,00
Total Consolidado	**Aguas superficiales**	463,38	576,23
	En zonas de estrés hídrico	106,89	129,60
	Aguas subterráneas	70,80	55,04
	En zonas de estrés hídrico	0,09	0,08
	Aguas marinas	0,00	0,00
	En zonas de estrés hídrico	0,00	0,00
	Agua de terceros	4.105,44	4.583,75
	En zonas de estrés hídrico	2.234,78	2.312,24

E3-5: Efectos financieros previstos de los riesgos y las oportunidades relacionados con los recursos hídricos y marinos

E3-5 33 (a), E3-5 33 (b), E3-5 33 (c)

El Grupo Aena no ha detectado riesgos ni oportunidades materiales relacionados con los recursos hídricos y marinos, por lo que actualmente no existen impactos financieros asociados a este ámbito. No obstante, considerará los posibles efectos financieros en caso de que en el futuro se identifiquen riesgos u oportunidades relacionados.

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: **E3-1 12(a) iii, E3-3 23 (b), E3-4 28 (d).**
- DPs no incluidos debido a que, por la actividad de la Compañía, se considera que no son aplicables: **E3-1 14.**

E4 Biodiversidad y ecosistemas

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. Por consiguiente, 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. En este contexto, 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 en 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	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 E4-1: Plan de transición y examen de la biodiversidad y los ecosistemas en la estrategia y el modelo de negocio

E4-1 11, E4-1 13 (a), E4-1 13 (b), E4-1 13 (c), E4-1 13 (d), E4-1 13 (e), E4-1 13 (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 ecosistemas[18]:

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 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 sus alrededores.

2. **Relacionadas con la operación de los aeropuertos**

Con el objetivo de compatibilizar la biodiversidad en los aeropuertos y su entorno, en España, Aena 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.

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.

[18] 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 del Grupo, bajo esta iniciativa.

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.

En el Reino Unido, 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*.

En Brasil, existe un Plan de Gestión de Riesgo de Fauna Silvestre en todos los aeropuertos gestionados por Aena Brasil y un Estudio de Identificación de Peligro de Fauna Silvestre en los aeropuertos principales. Ambos documentos cuentan con la regulación y aprobación de la *Agência Nacional de Aviação Civil* (ANAC). El propósito de estos es asegurar que las áreas operacionales permanezcan libres de colisiones y proteger la fauna del entorno de los aeropuertos, mediante la implementación de acciones eficaces y mecanismos 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 NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

E4-SBM-3 16 (a) i, E4-SBM-3 16 (a) ii, E4-SBM-3 16 (a) iii, E4-5 35

Las principales actividades del Grupo Aena que pueden generar impactos negativos sobre la biodiversidad, derivan de la construcción o ampliación de sus infraestructuras, así como de las operaciones de aeronaves[19]. En cualquier caso, el Grupo 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 más adelante.

[19] Estos impactos sobre la biodiversidad no derivan en consecuencias sociales negativas significativas.

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, en España, Aena publica, en su página web, las **Resoluciones Ambientales** obtenidas por cada aeropuerto, en las 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. Asimismo, Aena Brasil dispone de su portal web de ***Ruído Aeronáutico e Sustentabilidade*** donde cualquier grupo de interés puede consultar y solicitar los estudios de impacto ambiental de sus aeropuertos. Estas evaluaciones de impacto también contemplan la dimensión social, analizando la posible afectación a las comunidades indígenas, aunque las evaluaciones realizadas hasta la fecha no han identificado impactos materiales en este ámbito.

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 actualizan los proyectos incluyendo las medidas ambientales contempladas en las Resoluciones y 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.

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 Pública de Aena, 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 2025 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 Ambientales 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 afectación 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, se 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 compensatorias. 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, a través de la *Responsible Business Strategy,* se ha logrado 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. Asimismo, estas interacciones con los colectivos afectados constituyen una vía fundamental para recabar sus percepciones sobre los impactos negativos derivados de la actividad aeroportuaria, permitiendo así la integración sistemática de estas opiniones en el proceso de evaluación.

Las autoridades competentes emiten resoluciones, observaciones y actualizaciones normativas locales de acuerdo al país de actividad:

- En España, el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico (MITERD) es responsable de dictar resoluciones sobre medioambiente, así como controlar los impactos y las medidas de mitigación.
- En Brasil y Reino Unido, la responsabilidad recae en: entidades regionales y locales dedicadas a la protección de la biodiversidad y los ecosistemas.

Respecto a los emplazamientos bajo control operativo del Grupo Aena que generan impactos negativos en zonas sensibles desde el punto de vista de la biodiversidad, cabe destacar que España es uno de los países con mayor diversidad biológica de la Unión Europea. Los aeropuertos de la red española están repartidos por todo el territorio nacional, lo que da lugar a una amplia variedad de ecosistemas y tipos de hábitats, dependiendo siempre de las características propias de la ubicación de cada centro. Por este motivo, 18 aeropuertos y 1 helipuerto en España se localizan próximos a, o dentro de, espacios naturales protegidos incluidos en la 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.

En el apartado NEIS 2 SBM-1, se muestra el listado completo de emplazamientos operados por el Grupo Aena y su ubicación geográfica.

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
Asturias	NO	SI (50 m)	-	ZEC/ZEPA
Burgos	NO	NO	650 m	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

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
La Gomera	SI	-	-	ZEPA
	NO	SI (85 m)	-	ZEPA
	NO	SI (85 m)	-	ZEC
Gran Canaria	SI	-	-	ZEC
	NO	NO	125 m	ZEC
Ibiza	SI	-	-	ZEC/ZEPA
	NO	NO	550 m	ZEC
JT Barcelona-El Prat	SI	-	-	ZEC/ZEPA
La Palma	NO	NO	800 m	ZEC
AS Madrid-Barajas	SI	-	-	ZEC
	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.

En 2025, los 48 centros que han formado parte de la red de Aena en España han abarcado una superficie total de 14.963,7 hectáreas (14.976,9 hectáreas en 2024). De estos, todos han llevado a cabo evaluaciones de impacto sobre la biodiversidad, cubriendo así 14.963,7 hectáreas del total (48 centros y 14.976,9 hectáreas en 2024). En cuanto a la superficie incluida dentro de espacios protegidos bajo la Red Natura 2000- como Zonas de Especial Conservación (ZEC), Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y Lugares de Importancia Comunitaria (LIC)- en 2024 y 2025, los aeropuertos españoles han contado con un total de 483 hectáreas, lo que representa un 3,2 % de la superficie total.

En el caso de los aeropuertos gestionados por Aena Brasil, en 2024 y 2025, con una superficie total de 4.600 hectáreas, la superficie protegida ha ascendido a 294 hectáreas, correspondientes al Aeropuerto de Carajás-Parauapeba que se encuentra íntegramente en el al área del Parque Nacional dos Campos Ferruginosos.

Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton, en el Reino Unido, ha dispuesto en 2024 y 2025 de una superficie total de 245 hectáreas, de las cuales 57 hectáreas corresponden a la plataforma (pista y puestos de estacionamiento de aeronaves); sin embargo, no existen espacios protegidos en las inmediaciones de este aeropuerto.

Dentro del Grupo Aena, 7 de los centros ubicados en espacios naturales protegidos han contado con planes de gestión específicos para remediar o minimizar los impactos sobre la biodiversidad en 2024 y 2025, abarcando un total de 5.992,3 hectáreas en ambos años.

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-IRO-1 17 (a), E4-IRO-1 17 (b), E4-IRO-1 17 (c), E4-IRO-1 17 (d), E4-IRO-1 19 (a), E4-IRO-1 19 (b)

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 **doble 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.

Como parte de este análisis, la evaluación de doble materialidad abarca un amplio espectro de las interacciones del Grupo Aena con la biodiversidad y los ecosistemas a lo largo de toda su cadena de valor. Esto incluye la consideración de impactos directos sobre la fauna y flora (especialmente especies protegidas o amenazadas), la alteración y degradación de hábitats y ecosistemas adyacentes por factores operacionales (como emisiones, ruido o contaminación lumínica), así como la fragmentación del paisaje y las presiones derivadas de las actividades de desarrollo de infraestructuras y otros riesgos relacionados con la cadena de suministro y la seguridad.

Esta evaluación de la doble materialidad se revisa y actualiza anualmente asegurando que el proceso de identificación de IROs sea exhaustivo y abarque la diversidad de interacciones del Grupo Aena con la biodiversidad y los ecosistemas, permitiendo una gestión estratégica y transparente.

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.

Respecto a la presencia de instalaciones situadas en áreas consideradas sensibles por su biodiversidad o en sus proximidades, y sobre el posible impacto negativo de las operaciones en dichas zonas, así como la implementación de acciones para mitigar estos efectos sobre la biodiversidad, la información se encuentra detallada en la sección anterior.

E4-2: Políticas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas

E4-1 11, E4-2 20, E4-2 22, E4-2 23 (a), E4-2 23 (b), E4-2 23 (f), E4-2 24 (a), E4-2 24 (d)

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 Polí**tica 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. En este marco, el Grupo Aena reconoce la importancia de considerar a sus grupos de interés en la gestión y conservación de la biodiversidad.

La Política de Gestión Integrada 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.

Además, el **Código de Conducta de Terceros** incluye un compromiso de protección, control y gestión del medioambiental por parte de la cadena de valor en base a los estándares del Grupo Aena. Estos estándares incluyen temas como la reducción de la emisión de gases invernadero, la adaptación al cambio climático, la minimización del consumo de recursos naturales y energéticos, la protección de la calidad del aire, la minimización de la huella hídrica, la reducción de la contaminación acústica y la gestión de residuos, la promoción en sus actividades de la economía circular y la protección de la biodiversidad (incluyendo la no deforestación y la conservación de la tierra).

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 25, E4-3 27, E4-3 28 (b)

Respecto al seguimiento y control de la presencia de fauna en el recinto aeroportuario que se realiza en todos los centros españoles, cabe destacar, a modo de ejemplo, la 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 en 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 Aena Brasil, todos disponen de Estudios de Gestión de Riesgos de Fauna y protección de la biodiversidad en los aeropuertos[20]. 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, 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, en España y Brasil, el Grupo Aena lleva a cabo un seguimiento de la incidencia de los hábitats del entorno de los aeropuertos, fomentando la colaboración con las entidades encargadas de su gestión y ejecutando medidas específicas que promueven el cuidado y respeto del entorno con garantía sobre la seguridad operacional.

La comunicación y sensibilización hacia las partes interesadas 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 2025:

España

- Exposición sobre los parques naturales de Girona: El Aeropuerto de Girona-Costa Brava ha inaugurado una nueva exposición permanente para dar a conocer los ocho parques naturales de su entorno, con fotografías cedidas por el Patronat de Turisme Costa Brava Girona de la Diputación de Girona.

- Exposición en Aeropuerto César Manrique–Lanzarote: acoge la exposición 'Vida y Paisajes de los Geoparques Españoles'. La muestra, inaugurada destaca la geodiversidad y cultura que hace de España un lugar único, con una llamada a la conservación, educación y valorización del patrimonio colectivo.

- Exposición de cetáceos en Aeropuerto de Fuerteventura: El Aeropuerto de Fuerteventura acogió la Exposición Itinerante de Cetáceos de la Macaronesia, organizada por el área de Turismo, Economía Azul y Reserva de la Biosfera del Cabildo de la isla.

- En el marco del programa "Aena con la sociedad", durante el año 2025 se han seguido desarrollado diversos proyectos orientados a la categoría "Promoción de la transición ecológica, conservación del capital natural y la biodiversidad". Entre ellos destacan dos iniciativas que han resultado ganadoras: la presentada por la Asociación Círvite, titulada "Huerto terapéutico y confort ambiental en la primera reshogar sostenible de España", y la impulsada por la Fundación Assut, denominada "Custodia del territorio en el Tancat de L'Estell (Parque Natural de L'Albufera)".

Asimismo, dentro del programa "Aena con la investigación", se ha puesto en marcha el proyecto AENA-BIRD, ganador en la categoría "Comunidad y cadena de valor sostenible". Este proyecto, con una duración de cuatro años, tiene como objetivo fundamental desarrollar un sistema basado en un ornitóptero —una aeronave de ala batiente— completamente autónomo, que no requiere la utilización de un piloto de radiocontrol, y que contará con funcionalidades específicas para su aplicación en el entorno aeroportuario.

Entre las funcionalidades previstas se incluyen:

- Ahuyentar aves para evitar posibles impactos con aeronaves.
- Medición de ruidos.
- Medición de la contaminación del aire.
- Toma de muestras de flora para evaluar la contaminación.
- Vigilancia perimetral.

[20] En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton no dispone de Estudios de Fauna y Hábitats.

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 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 España, Aena está desarrollando 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 buitres de distintas edades, para hacer seguimiento de su actividad. El marcaje de ejemplares comenzó en Madrid en noviembre de 2024 y se ha continuado en otoño de 2025 en Madrid y Vizcaya. A finales de 2025 estaban marcados con GPS activos un total de 62 buitres leonados (35 y 27 respectivamente en cada zona) y 20 buitres negros. Más de la mitad de los buitres marcados se están desplazando por la provincia y cercanías de donde fueron capturados. En este estudio se están confirmando puntos conocidos de alimentación de buitres y analizando otros potenciales. 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.

Durante 2025, el Aeropuerto de Palma de Mallorca ha avanzado en la implementación innovadora de un sistema de trampas activas para la captura y posterior traslocación de cernícalos, una especie protegida cuya presencia en las pistas supone un riesgo para la seguridad aérea. Analizando el comportamiento de estas aves, descubrió que los cernícalos se posaban con frecuencia sobre los hitos de señalización en las pistas, por lo que se diseñó un sistema de detección multidireccional, que se activa automáticamente al detectar el peso del ave. Al posarse el cernícalo, el sistema se dispara, capturando al animal sin causarle daño. Una vez capturada, en colaboración con la Consellería de Medio Ambiente, cada ejemplar es anillado – lo que permite su seguimiento científico – y posteriormente trasladado a un entorno seguro, lejos del área aeroportuaria. Durante este proceso, se registran datos sobre edad, sexo, medidas y estado físico, de modo que se obtiene información valiosa para estudios de comportamiento y conservación. Este proyecto combina seguridad operacional con sostenibilidad medioambiental, al desarrollar métodos específicos que respetan la vida silvestre y se adaptan al comportamiento de las especies.

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.

Este aeropuerto 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*. Como parte del compromiso continuo y el desarrollo de los jóvenes en su zona de influencia, ha lanzado un nuevo programa de Educación Ambiental para continuar la inversión en los beneficiarios del *Greener Future Fund*, en el que han participado 4 escuelas primarias locales con más de 140 estudiantes.

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 colaboración con las partes interesadas locales durante 2025 tiene como objetivo replantar 1.300 árboles en los alrededores de los aeropuertos como medida de compensación ambiental, tras la tala de aproximadamente 300 árboles durante las obras. Se espera que el proyecto final se entregue en 2026 tras la aprobación de las autoridades competentes.

- La elaboración de la Estrategia de Sostenibilidad 2024-2040, desarrollada en el 2025, que incluye 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.

Durante el ejercicio 2025 el Grupo Aena no ha recurrido a mecanismos de compensación de biodiversidad en el desarrollo de sus planes de acción ni en la gestión de sus impactos sobre la biodiversidad. Aena mantiene su compromiso de priorizar la prevención, minimización y restauración directa de los impactos sobre la biodiversidad en sus operaciones y proyectos, conforme a la jerarquía de mitigación establecida en la normativa aplicable y en los estándares internacionales de sostenibilidad.

Recursos financieros significativos en biodiversidad y ecosistemas

Como resultado de las acciones implementadas para la conservación de la biodiversidad y la protección de los ecosistemas, el Grupo Aena ha conseguido gestionar de manera responsable y sostenible los espacios naturales en los que opera, tanto en España como en sus filiales internacionales. En 2025, los recursos destinados a gastos operativos (OpEx) vinculados a la gestión de la biodiversidad ascendieron a 6,23 millones de euros (5,58 millones de euros en 2024), reflejando el compromiso continuo de Aena con la protección y mejora de los ecosistemas en todas sus áreas de influencia.

E4-4: Metas relacionadas con la biodiversidad y los ecosistemas

E4-4 29, E4-4 31, E4-4 32 (a), E4-4 32 (c), E4-4 32 (d), E4-4 32 (e), E4-4 32 (f)

En todos los centros del Grupo Aena la gestión del entorno se desarrolla 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.

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 en 2024 se elaboró 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 del Grupo Aena, tanto a corto como a medio y largo plazo, es el de proteger y fomentar la biodiversidad local y global, tal y como se indicó en las líneas de acción clave (iniciativas de protección de la biodiversidad, comunicación y sensibilización, y acciones de voluntariado). Estas metas y acciones se enmarcan en la jerarquía de mitigación, centrándose principalmente en la evitación y minimización de impactos, y complementándose con iniciativas de restauración de hábitats. 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.

En Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton tiene el objetivo de realizar 3 acciones relacionadas con la biodiversidad para el año 2027 aún cuando el impacto negativo sobre la afectación a la fauna, especialmente a especies protegidas y/o amenazadas, no resultó material debido a su ubicación.

Aena Brasil por medio de su nueva Estrategia de Sostenibilidad 2024 - 2040, ha definido como meta principal en materia de biodiversidad la reducción de colisiones con aves, estableciendo como objetivo la disminución continua respecto al año inmediatamente anterior. Este enfoque de mejora progresiva no establece un porcentaje de reducción específico, sino que utiliza los valores registrados en cada ejercicio como referencia para evaluar el desempeño del siguiente, permitiendo un seguimiento comparativo año a año.

En línea con estos objetivos, se evalúa su compromiso con la vida salvaje a través de indicadores clave, entre los que se destacan: un total de 4 convenios de colaboración con terceros para la protección de la vida salvaje y restauración de hábitats en aeropuertos ANB, y 1 convenio en BOAB. El monitoreo y control de la presencia de animales salvajes en las áreas aeroportuarias se realiza en 11 aeropuertos (ANB y BOAB) mediante un equipo contratado, y en 6 aeropuertos adicionales a través de un equipo propio. Asimismo, la gestión de riesgos asociados a la gestión de fauna y la protección de la biodiversidad se documenta a través de estudios específicos que abarcan 4 aeropuertos de ANB y 3 de BOAB, contando con sus respectivas identificaciones de peligros faunísticos y Programas de Gestión de Riesgo de Fauna, y el resto de los aeropuertos aplicando sus Planes Básicos de Gestión de Riesgos de Fauna.

E4-5: Parámetros de incidencia relacionados con los cambios de la biodiversidad y de los ecosistemas

E4-5 33, E4-5 AR 28

En 2025, 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 del Grupo 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 2025, el número total de ejemplares trampeados y anillados en el aeropuerto ha sido de 340, siendo de 517 en 2024.

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 2025, en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se han gestionado 15 nidos (16 nidos en 2024) y reubicados 23 pollos (40 pollos reubicados en 2024).

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, tanto en 2024 como en 2025, el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas ha realizado 3 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

E4-6 42, E4-6 45 (a), E4-6 45 (b), E4-6 45 (c)

El Grupo Aena no ha identificado riesgos ni oportunidades materiales que generen efectos financieros significativos en el corto, medio o largo plazo relacionados con la biodiversidad y los ecosistemas. No obstante, mantiene un proceso de revisión periódica y mejora continua para la identificación de posibles riesgos y oportunidades emergentes relacionados con la biodiversidad, en línea con la evolución de la normativa, las mejores prácticas y el contexto operativo. En caso de que en el futuro se identifiquen riesgos u oportunidades materiales, el Grupo Aena evaluará y reportará los efectos financieros previstos, integrando estos aspectos en su planificación estratégica y financiera.

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: **E4-2 23 (c).**
- 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 23 (d), E4-2 23 (e), E4-2 24 (b), E4-2 24 (c), E4-5 38.**

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,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, mediano 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 en la cadena de valor	Positivo / Negativo	Real / Potencial	Horizonte temporal
E5 Uso de los recursos y economía circular	Residuos	—	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

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

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 **doble 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 tanto peligrosos como no peligrosos, 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.

En España, la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 define las principales actuaciones en los siguientes ámbitos:

- Reducir la generación de residuos.
- Impulsar la segregación y el reciclaje, así como 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)

De conformidad con la modificación introducida por la Directiva (UE) 2025/794 (*Quick Fix*), que permite diferir determinados requisitos de información durante el período transitorio inicial, el Grupo Aena ha decidido acogerse a dicha exención para el requisito E5-2 relativo a las actuaciones y recursos en materia de uso de recursos y economía circular. No obstante, a continuación se presenta información voluntaria sobre las iniciativas desarrolladas en este ámbito.

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. En este sentido, el Grupo Aena impulsa iniciativas en sus aeropuertos y colabora con los grupos de interés para avanzar hacia una economía circular.

Este enfoque se traduce en iniciativas concretas ligadas a la jerarquía de residuos:

- **Prevención**: Optimización de aprovisionamientos, inclusión de principios de ecodiseño en nuevos proyectos, así como clausulas concretas en los procesos de contratación.
- **Reutilización**: El objetivo es alargar la vida útil de productos o componentes evitando convertirlos en residuos, consiguiendo un uso repetido y evitando su entrada en la cadena de gestión de residuos. Dentro de la organización, un ejemplo sería la recuperación y redistribución de equipos en buenas condiciones entre aeropuertos, o la reutilización de residuos de construcción en otras obras.
- **Reciclaje**: Gracias a la ampliación de puntos limpios y sistemas de separación selectiva en terminales y como parte de los procedimientos de las operaciones aeroportuarias.
- **Otras valorizaciones**: En esta categoría se encuentran todas las operaciones que permiten recuperar valor de los residuos distintas del reciclaje, tanto para residuos peligrosos como no peligrosos, algunos ejemplos serían recuperaciones de componentes, compostaje, recuperación de sustancias útiles o valorización energética.
- **Eliminación**: Es la última opción, reservada para fracciones no valorizables, gestionadas conforme a normativa ambiental.

En España, dentro de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030 de **Aena** se ha desarrollado una línea de acción específica que le permitirá mejorar la gestión de los residuos no peligrosos recurrentes hasta alcanzar el compromiso de desperdicio cero o ***Zero Waste* en 2040**[21] cuyos ámbitos de actuación son:

- 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.

Asimismo, en España, Aena incorpora criterios estrictos en materia de gestión de residuos de terceros (incluidos los proveedores) en los procesos de licitación de proveedores, y dispone de criterios de evaluación técnica, tales como el porcentaje de reutilización de materiales/productos y/o reciclado de residuos no peligrosos de construcción y demolición en la propia obra o en otras.

Además, Aena también 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 en sus centros de España. 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.

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.

[21] Aplica a los residuos no peligrosos recurrentes excluyendo los residuos de construcción y demolición.

Los resultados obtenidos de esta última línea de acción se deben al desarrollo de un programa trimestral (W*aste Champions*) para incentivar mejores prácticas de gestión de residuos entre las empresas concesionarias que desarrollan su actividad en el aeropuerto. Asimismo, el Aeropuerto de Londres-Luton ha implementado una nueva estructura de tarifas para la gestión de residuos, en cumplimiento con la legislación de Reciclaje Simplificado (*Simpler Recycling legislation*), cuyo objetivo es incentivar a las concesiones y operadores a adoptar prácticas más robustas y responsables en la gestión de sus residuos. Además, el aeropuerto ha reforzado su programa de segregación de residuos, instalando contenedores diferenciados para pasajeros y concesiones, mejorando la trazabilidad del flujo de residuos generados y optimizando los procesos de reciclaje.

Aena Brasil, a través su Estrategia de Sostenibilidad 2024-2040 realiza una gestión de residuos aplicando procedimientos que cumplen con las normativas y leyes aplicables, así como con la Política Nacional de Residuos Sólidos (PNRS) que fue instituida por la **Ley N° 12.305/ 2010** y está regulada por el **Decreto N° 10.936/2022** y establece un conjunto de directrices y objetivos de gestión ambiental que deben alcanzarse en todo el territorio brasileño, entre los cuales aplica la importancia de realizar recolecciones selectivas en los aeropuertos.

Alineándose con el principio de jerarquía de la PNRS que prioriza la no generación, los aeropuertos de Aena Brasil implementan estrategias preventivas en fases anteriores a la producción de residuos. Estas incluyen la eliminación progresiva de plásticos de un solo uso, instalación de fuentes de agua potable para promover botellas reutilizables, y acuerdos contractuales con concesionarios para minimizar embalajes y optimizar inventarios. Adicionalmente, se desarrollan campañas de sensibilización sobre consumo responsable dirigidas a pasajeros y personal, logrando una gestión integral que reduce tanto los costos operativos como el impacto ambiental.

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:

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.

Para monitorizar 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 de mediciones directas o estimaciones por las distintas unidades y aeropuertos que se almacenan en base de datos:

- En España, el Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente (SGI) cuenta con una base de datos que posibilita el registro de la cantidad de residuos producidos, distinguiendo entre más de 30 clases distintas de residuos y especificando su nivel de valorización.

- En el Reino Unido, la empresa de gestión de residuos *Cawleys* implementa un método que consiste en pesar cada bolsa de residuos recogida y clasificarla en el flujo adecuado. *Cawleys* remite esta información al Aeropuerto de Londres-Luton, presentando un desglose de los flujos de residuos e informando la base para la tasa global de reciclaje. El proceso es objeto de revisiones periódicas mediante auditorías de residuo que verifican la conformidad con los procedimientos.

- En Aena Brasil, la información proporcionada por los gestores de residuos contratados se integra en una herramienta interna que se utiliza para recopilar y calcular los indicadores correspondientes.

Recogida selectiva

En España, se han habilitado plantas de transferencia en varios aeropuertos 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 2025, los proyectos desarrollados en el Aeropuerto de Londres-Luton tuvieron como objetivo principal mejorar la eficiencia en la segregación y reciclaje de los residuos no procedentes de aeronaves. Las iniciativas abarcaron la continuación del programa de incentivos que promueve la correcta clasificación de residuos entre los empleados de los concesionarios, la cooperación con los administradores de establecimientos de comida y bebida en los terminales, la incorporación de contenedores mejorados en las áreas destinadas al almacenamiento de residuos, y la optimización de la tasa asociada a la gestión de residuos generales para fomentar mejores prácticas. Los residuos de *catering* provenientes de vuelos internacionales, por otro lado, han sido gestionados separadamente por los agentes de asistencia en tierra de las aerolíneas, de acuerdo con la regulación establecida por el Gobierno del Reino Unido.

Reutilización y reciclado de residuos

Una vez producido el residuo, 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 reutilización y reciclado. 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.

Además, el Grupo Aena 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 han mantenido en 2025 los acuerdos de colaboración con Ecoembes, Ecovidrio y *European Reclycling Platform* (ERP) para asegurar la gestión adecuada de los residuos. En particular, en el Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, la Fundación Trinijove es la encargada de recolectar y separar los residuos valorizables generados en esa instalación.

En el Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, la empresa *Cawleys* se ocupa de la gestión de los residuos, llevando a cabo una separación minuciosa antes de eliminarlos. Además, se asegura de que los residuos sean reciclados o destinados a la valorización energética, evitando su depósito en vertederos siempre que se pueda. Asimismo, incluye en sus contratos de obra la obligación de reutilizar materiales tanto como sea factible.

En Brasil, se han determinado como prioridades en la gestión de residuos: evitar su generación, minimizar su volumen, fomentar la reutilización, impulsar el reciclaje, procesar los residuos sólidos y, por último, su desecho. BOAB cuenta con un proyecto de vertedero cero (*Zero Waste)*, que busca reducir los residuos en un 50% para 2030 y alcanzar el objetivo de vertedero cero en 2040.

Reducción del uso de plásticos

En España, Aena ha incorporado en los contratos de servicios de restauración una cláusula que formaliza su compromiso de reducir la cantidad de residuos plásticos generados, prohíbe el uso de plásticos de un solo uso y promueve la utilización de productos elaborados por materiales biodegradables o reciclables. Además, sigue adelante con la iniciativa de aumentar el número de fuentes de agua potable en las zonas públicas reforzando su compromiso con la reducción del consumo de plásticos. Al poner a disposición agua potable, los aeropuertos incentivan el uso de botellas reutilizables, mejorando la experiencia del pasajero y promoviendo una gestión más responsable de los recursos.

De forma similar, en el Reino Unido, los nuevos contratos firmados con los proveedores de servicios de restauración en el Aeropuerto de Londres-Luton contemplan la restricción de plásticos de un solo uso. Esta medida responde tanto a la rigurosa normativa impuesta por el gobierno británico sobre determinados plásticos de un solo uso, como a la implementación de acuerdos adicionales de reciclaje que buscan asegurar una correcta gestión de su impacto ambiental.

Sensibilización

Manteniendo las acciones implementadas en años anteriores, el Grupo Aena ha dispuesto carteles en las terminales y zonas técnicas para fomentar la concienciación sobre la separación apropiada de residuos en los contenedores específicos. Igualmente, los aeropuertos ofrecen señalización y envían boletines informativos a empleados, tanto propios como ajenos, así como a los usuarios, para informarles sobre la correcta forma de segregar los 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, en España destaca su participación en el ***proyecto LIFE-TRIPL AIR*** que es un proyecto europeo cofinanciado por el programa *LIFE* de la Comisión Europea (gestionado por la Agencia CINEA). 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 que durante 2025 ha sido implantado de prueba en los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Tenerife-Sur.

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 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.

Recursos financieros significativos en economía circular

Como resultado de las medidas desarrolladas en materia de economía circular y gestión responsable de residuos, el Grupo Aena ha avanzado significativamente en la reducción del impacto ambiental asociado a sus operaciones, tanto en España como en sus filiales internacionales. En 2025, los recursos destinados a gastos operativos (OpEx) alcanzaron los 11,17 millones de euros (9,68 millones de euros en 2024), lo que evidencia el compromiso de Aena con la transición hacia un modelo más sostenible y eficiente en el uso de los recursos.

E5-3: Metas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular

E5-3 21, E5-3 23, E5-3 24, E5-3 24 (e), E5-3 24 (f), AR 15, E5-3 25, E5-3 26, E5-3 27

En España, el objetivo voluntario de *Zero Waste* 2040 se centra en los residuos no peligrosos recurrentes, excluyendo los residuos de construcción y los residuos peligrosos. El objetivo intermedio es incrementar el porcentaje de valorización de residuos no peligrosos hasta un 72% en 2030 respecto al año base 2019. La metodología utilizada para calcular estos porcentajes se basa en la medición directa de los residuos generados y valorizados conforme a los procedimientos internos del Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente, y siguiendo la normativa nacional aplicable.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, el objetivo es alcanzar una tasa de reciclaje del 75% y lograr el 100% de cero residuos a vertedero, en colaboración con los concesionarios del aeropuerto. Para ello, se han incluido KPIs específicos en el contrato con el gestor de residuos y se realiza un seguimiento trimestral del desempeño. Actualmente, el aeropuerto ha alcanzado el 100 % de residuos valorizados (100 % en el 2024), 0 % enviados a vertedero (0% en el 2024) y el 81 % de residuos reciclados (82 % en el 2024). El reto actual es aumentar progresivamente el porcentaje de valorización en la categoría de reciclaje y recuperación energética, promoviendo la economía circular en el contexto aeroportuario.

En Brasil, como parte del programa de Uso Responsable de los Recursos, el objetivo principal es alcanzar el vertedero cero (*Zero Waste*) en los aeropuertos, aumentar el reciclaje y la cooperación, para reducir drásticamente los residuos enviados a vertedero, con la meta de *Zero Waste* para 2040 en residuos no peligrosos. La metodología de seguimiento se basa en la recopilación mensual de datos de los gestores de residuos y su consolidación en una herramienta interna de indicadores. El progreso se revisa semestralmente en el Comité de Sostenibilidad de Aena Brasil.

Aunque no se han aplicado umbrales ecológicos ni asignaciones a entidades específicas para definir las metas, los objetivos están alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas relacionados con la economía circular. Las metas tienen un seguimiento periódico y se evalúa la necesidad de ajustarlas en función de los resultados y cambios regulatorios.

Para coordinar las acciones necesarias y asegurar el cumplimiento de los objetivos, el Grupo Aena ha creado un grupo de trabajo interno con representantes de las áreas operativas implicadas en la gestión de residuos. Este grupo se reúne periódicamente para desarrollar proyectos de optimización y asegurar el cumplimiento de requisitos legales y de sostenibilidad, involucrando a las terceras partes en la mejora continua de la gestión de residuos.

El seguimiento y control de los avances de las actuaciones y metas corresponde, en España a la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, y en el Aeropuerto de Londres-Luton y Aena Brasil, a sus respectivos Comités de Sostenibilidad. Los resultados y progresos se reportan, entre otros, anualmente en el Informe de Sostenibilidad, incluyendo los principales indicadores y desviaciones respecto a los objetivos establecidos.

Evolución de las metas establecidas

A continuación se muestra el grado de avance con respecto a las metas fijadas en gestión de residuos en España.

España (*Zero Waste*)	**Año base 2019**	**2024**	**2025**	**Meta 2040**
Cantidad de residuos RNP (t)	78.979	39.279	41.555	0
% de valorización	74 %	72 %	79 %	100 %

Nota: El objetivo se centra en los residuos no peligrosos recurrentes, excluyendo residuos de construcción y residuos peligrosos.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha establecido como meta una tasa de reciclaje del 75% para 2026 incluyendo todos los residuos generados en la terminal (operaciones propias, arrendatarios y pasajeros, excluyendo los residuos gestionados por terceros). Este objetivo se estableció en la *Responsible Business Strategy*, utilizando 2024 como año base. En 2024 la tasa de reciclaje del aeropuerto fue del 82% y la tasa de valorización energética del 18%, mientras que en 2025, la tasa de reciclaje ha sido del 81% y la de valorización energética del 19%.

En Brasil, con año base 2024, el objetivo es reducir progresivamente los residuos no peligrosos enviados a vertedero, con una reducción del 50% para 2030 y alcanzar *Zero Waste* en 2040. El concepto de *Zero Waste* implica que los residuos no se envían a vertedero, sino que se destinan a centros de valorización, priorizando el compostaje de residuos orgánicos y la valorización energética del resto. Actualmente, la gestión se centra en el reciclaje, y se prevé desglosar y reportar con mayor detalle los procesos de valorización en los próximos años.

Véase apartado **E5-5** para la información relativa a la gestión de residuos y otras cuestiones relacionadas con el uso de los recursos.

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 está comprometido con la sostenibilidad y la gestión responsable de los residuos en sus aeropuertos. La correcta gestión de residuos es clave para reducir el impacto ambiental y avanzar hacia una economía circular. Por ello, controla indicadores que muestran la cantidad total de residuos y su destino: reutilización, reciclaje o eliminación.

Estos indicadores permiten evaluar el desempeño ambiental, identificar mejoras y definir objetivos para prevenir, reutilizar y reciclar. Además, garantizan transparencia y alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, promoviendo eficiencia y reducción del impacto ambiental.

Con este seguimiento, el Grupo Aena refuerza su compromiso con la sostenibilidad y asegura una gestión integral de residuos conforme a la normativa y a las expectativas de las comunidades y partes interesadas.

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 el Grupo, los generados en los filtros de seguridad de pasajeros, los generados en las oficinas, los procedentes de la limpieza de terminales y urbanización de los aeropuertos y helipuertos, 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 la red de centros de España, se conserva un archivo actualizado de forma cronológica que agrupa los residuos generados según varios criterios[22]:

- La naturaleza del residuo (indicando si es peligroso o no).
- Los puntos de recogida selectiva de los residuos.
- El destino del residuo[23] indicando si se somete a procesos de valorización, como el reciclaje o la reutilización, o si se procede a su eliminación.

Este inventario se complementa con un registro cronológico de las retiradas de residuos, tanto peligrosos como no peligrosos, el cual detalla la siguiente información:

- Naturaleza (p. ej.: filtros usados, residuos sanitarios, etc.).
- Código LER (Lista Europea de Residuos).
- Origen (p. ej.: mantenimiento de vehículos o grupos, servicio médico, etc.).
- Destino (gestor al que se entregan).
- Cantidad retirada.
- Tipo de tratamiento.
- Cuando corresponda, el medio de transporte (incluyendo la matrícula del vehículo) y la frecuencia de la recogida.

Asimismo, el personal de mantenimiento y los encargados de los expedientes conservan la documentación relacionada con la retirada de residuos por parte de terceros. Del mismo modo, las unidades y centros de Aena en España aseguran el cumplimiento de las obligaciones legales pertinentes respecto a los residuos, que les correspondan, como la elaboración y entrega del Plan de Minimización de Residuos Peligrosos cada cuatro años, la presentación de la Memoria Anual de Residuos Peligrosos y la Declaración de Envases Anual ante la Comunidad Autónoma cuando sea necesario.

En cuanto al Aeropuerto de Londres-Luton en el Reino Unido, así como los aeropuertos operados por las filiales de Aena Brasil, implementan sistemas de gestión de residuos semejantes a los de España, adaptándose a las exigencias legales de cada país.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, la empresa *Cawleys* se encarga de la gestión de los residuos generados por el propio aeropuerto, las concesiones y los pasajeros. Esta gestión se realiza conforme a las leyes británicas de residuos y los objetivos específicos del aeropuerto. El cumplimiento se verifica a través del sistema de gestión ambiental certificado bajo ISO 14001, mediante auditorías regulares que revisan tanto la normativa local como las políticas internas. *Cawleys* proporciona informes mensuales de residuos que facilitan el seguimiento y control de las tasas de reciclaje, y estos datos son compartidos con la dirección para evaluar el avance.

Por su parte, en Brasil, las empresas responsables de la gestión de residuos en los aeropuertos de las filiales están sujetas a un marco normativo estricto que abarca toda la legislación, normativas de seguridad y requisitos incluidos en los pliegos de condiciones. Este cumplimiento se refuerza mediante cláusulas específicas en los contratos que detallan las obligaciones de los proveedores. Además, estas empresas deben enviar periódicamente informes y documentación acreditativa, tales como certificados de tratamiento y destino final de los residuos, lo que permite un control exhaustivo del desempeño ambiental y garantiza una gestión de residuos sostenible. Entre los documentos requeridos se encuentran las licencias de los vertederos de terceros utilizados, el Manifiesto de Transporte de Residuos (MTR) que permite rastrear el recorrido de los residuos desde su origen hasta el destino, y el Certificado de Destino Final (CDF), que las empresas gestoras emiten como prueba del tratamiento y disposición adecuada.

[22] 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.
[23] Exceptuando los casos de recogida de residuos por el gestor municipal en España.

	Residuos generados peligrosos y no peligrosos							
	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Valorizados totales (t)	531	28	11	**571**	438	107	0	**545**
Valorizados (%)	61,8 %	100,0 %	8,1 %	**55,4 %**	59,2 %	100,0 %	0,0 %	**56,5 %**
Reutilización (t)	5	0	0	**5**	0	0	0	**0**
Reutilización (%)	**0,6 %**	0,0 %	0,0 %	**0,5 %**	0,0 %	0,0 %	0,0 %	**0,0 %**
Reciclados (t)	94	0	0	**94**	32	107	0	**139**
Reciclados (%)	10,9 %	0,0 %	0,0 %	**9,1 %**	4,3 %	100,0 %	0,0 %	**14,4 %**
Otros de valorización (t)	433	28	11	**472**	406	0	0	**406**
Otros de valorización (%)	50,3 %	100,0 %	8,1 %	**45,8 %**	54,8 %	0,0 %	0,0 %	**42,1 %**
Eliminados totales (t)	329	0	130	**459**	303	0	118	**420**
Eliminados (%)	38,2 %	0,0 %	91,9 %	**44,6 %**	40,8 %	0,0 %	100,0 %	**43,5 %**
Incinerados (t)	0	0	31	**31**	0	0	118	**118**
Incinerados (%)	0,0 %	0,0 %	22,2 %	**3,0 %**	0,0 %	0,0 %	100,0 %	**12,2 %**
Vertedero (t)	103	0	0	**103**	136	0	0	**136**
Vertedero (%)	11,9 %	0,0 %	0,0 %	**10,0 %**	18,3 %	0,0 %	0,0 %	**14,1 %**
Otros de eliminación (t)	226	0	99	**325**	167	0	0	**167**
Otros de eliminación (%)	26,3 %	0,0 %	69,8 %	**31,5 %**	22,5 %	0,0 %	0,0 %	**17,3 %**
Peligrosos (t)	860	28	142	**1.029**	741	107	118	**965**
Valorizados totales (t)	28.250	2.181	3	**30.434**	32.894	2.126	30	**35.050**
Valorizados (%)	71,9 %	100,0 %	0,1 %	**66,7 %**	79,2 %	100,0 %	0,6 %	**72,2 %**
Reutilización (t)	23	0	0	**23**	176	0	0	**176**
Reutilización (%)	0,1 %	0,0 %	0,0 %	**0,1 %**	0,4 %	0,0 %	0,0 %	**0,4 %**
Reciclados (t)	2.255	1.783	3	**4.041**	1.065	1.709	30	**2.804**
Reciclados (%)	5,7 %	81,8 %	0,1 %	**8,9 %**	2,6 %	80,4 %	0,6 %	**5,8 %**

Residuos generados peligrosos y no peligrosos								
	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Otros de valorización (t)	25.971,60	398	0	**26.370**	31.653	417	0	**32.070**
Otros de valoración (%)	66,1 %	18,2 %	0,0 %	**57,8 %**	76,2 %	19,6 %	0,0 %	**66,1 %**
Eliminados totales (t)	11.028,82	0	4.154	**15.183**	8.662	0	4.834	**13.495**
Eliminados (%)	28,1 %	0,0 %	99,9 %	**33,3 %**	20,8 %	0,0 %	99,4 %	**27,8 %**
Incinerados (t)	14,29	0	0	**14**	0	0	0	**0**
Incinerados (%)	0,0 %	0,0 %	0,0 %	**0,0 %**	0,0 %	0,0 %	0,0 %	**0,0 %**
Vertedero (t)	10.795,87	0	0	**10.796**	7.441	0	4.834	**12.275**
Vertedero (%)	27,5 %	0,0 %	0,0 %	**23,7 %**	17,9 %	0,0 %	99,4 %	**25,3 %**
Otros de eliminación (t)	218,66	0	4.154	**4.373**	1.220	0	0	**1.220**
Otros de eliminación (%)	0,6 %	0,0 %	99,9 %	**9,6 %**	2,9 %	0,0 %	0,0 %	**2,5 %**
No peligrosos (t)	39.278,97	2.181	4.157	**45.617**	41.555	2.126	4.864	**48.545**
Total RP y RNP (t)	**40.139,12**	**2.209**	**4.299**	**46.647**	**42.296**	**2.233**	**4.982**	**49.510**

	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado	España	Reino Unido	Brasil	Total Consolidado
Residuos (RPs+RNPs) no reciclados (t)	**37.790,01**	**425,70**	**4.295,91**	**42.511,62**	**41.199,12**	**417,12**	**4.951,09**	**46.567,34**
% Residuos (RPs+RNPs) no reciclados	**94,1 %**	**19,3 %**	**99,9 %**	**91,1 %**	**97,4 %**	**18,7 %**	**99,4 %**	**94,1 %**

El Grupo Aena no genera residuos radiactivos dado que todos los dispositivos que utilizan fuentes radiactivas disponen de la correspondiente aprobación de tipo, según la normativa actual, lo que asegura que su utilización no conlleva la generación de este tipo residuos.

E5-6: Efectos financieros previstos de los riesgos y oportunidades de importancia relativa relacionados con el uso de los recursos y la economía circular

E5-6 43 (a), E5-6 43 (b), E5-6 43 (c)

El Grupo Aena no ha detectado riesgos ni oportunidades significativas vinculadas al uso de recursos y a la economía circular, por lo que actualmente no existen impactos financieros asociados a este ámbito. No obstante, considerará los posibles efectos financieros en caso de que en el futuro se identifiquen riesgos u oportunidades relacionados.

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: **E5-1 15 (a), E5-1 15 (b), E5-2 20 (a), E5-2 20 (b), E5-2 20 (c), AR 18, 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, 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 se trata de información contextual o requisitos condicionales, es decir, la respuesta se proporciona en otro DP vinculado: **E5-1 13, E5-2 18, E5-2 20 (d), E5-3 22, E5-5 33, E5-5 34 (a), E5-5 34 (b).**

3. Información Social

NEIS S1 Personal propio

- S1-SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas
- S1-SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio
- S1-1: Políticas relacionadas con el personal propio
- S1-2: Procesos para interactuar con los trabajadores propios y los representantes de los trabajadores en materia de impactos
- S1-3: Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los propios trabajadores planteen sus inquietudes
- S1- 4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos de importancia relativa sobre el personal propio, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con el personal propio y eficacia de dichas actuaciones
    - Condiciones de trabajo
    - Igualdad de trato y oportunidades
- S1- 5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos de importancia relativa, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa
    - Condiciones de trabajo
    - Igualdad de trato y oportunidades
- S1-6: Características de los asalariados de la empresa
- S1-8: Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social
- S1-9: Parámetros de diversidad
- S1-10: Salarios adecuados
- S1-11: Protección Social
- S1-12: Personas con discapacidad
- S1-13: Parámetros de formación y desarrollo de capacidades
- S1-14: Parámetros de salud y seguridad
- S1-15: Parámetros de conciliación laboral
- S1-16:Parámetros de retribución (brecha salarial y retribución total)
- S1-17: Incidentes, reclamaciones e incidencias graves relacionados con 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 de importancia relativa 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 colaborar con los trabajadores de la cadena de valor en materia de impactos
- S2-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que los trabajadores de la cadena de valor expresen sus inquietudes
- S2-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos de importancia relativa sobre los trabajadores de la cadena de valor, enfoques para gestionar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los trabajadores de la cadena de valor y la eficacia de dichas actuaciones

- S2-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos de importancia relativa, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa

NEIS S3 Colectivos afectados

- S3-SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas
- S3-SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa 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 impacto
- S3-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que los colectivos afectados expresen sus inquietudes
- S3-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos de importancia relativa, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los colectivos afectados y eficacia de dichas actuaciones y enfoques
- S3-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos de importancia relativa, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa

NEIS S4 Consumidores y usuarios finales

- S4-SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas
- S4-SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio
- S4-1: Políticas relacionadas con los 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 y usuarios finales expresen sus inquietudes
- 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
    - Experiencia del consumidor
    - Ciberseguridad.
    - Seguridad del consumidor
- S4-5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos de importancia relativa, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa
    - Experiencia del consumidor
    - Ciberseguridad
    - Seguridad del consumidor

S1 Personal propio

Se ha realizado un análisis de doble materialidad en el cual se ha evaluado la existencia de impactos, riesgos y oportunidades (IROs) de importancia relativa relacionados con su personal propio aplicando el proceso descrito en el apartado IRO-1 del capítulo NEIS-2. Todas las personas del personal propio que podrían verse afectadas por el Grupo están incluidas en el alcance de este informe.Tras este análisis, el Grupo Aena identifica los siguientes impactos y riesgos materiales relacionados con el personal propio del Grupo:

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación en 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 personas trabajadoras cubiertas 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	Condiciones de trabajo	Salud y Seguridad	Afectación a la seguridad y salud de las personas trabajadoras del Grupo Aena debido a las condiciones laborales (estrés, condiciones climáticas extremas - estrés térmico, desplazamiento hacia y desde el trabajo, exposición constante a vías con tránsito, etc.)	Operaciones propias	Negativo	Potencial	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)

Tema	Subtema	Subsubtema	Direccionador	Descripción del riesgo / oportunidad	Ubicación en la cadena de valor	Riesgo / Oportunidad	Horizonte temporal
S1 Personal propio	Condiciones de trabajo	Empleo seguro Tiempo de trabajo Salarios adecuados	Dada su naturaleza jurídica, Aena en España, está obligada a dar cumplimiento a la normativa aplicable en materia de contratación de personal de empresas públicas; esto puede generar restricciones a la hora de contratación de personal	Limitaciones en la planificación y gestión de contratación para la incorporación y capacitación de nuevo personal	Operaciones propias	Riesgo	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo

S1-SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas

S1-SBM 2-12, S1-SBM 2 AR4 y AR5

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 se convierte, por tanto, en una prioridad estratégica para el Grupo que, a través de una comunicación abierta y accesible, fomenta un diálogo constante con sus empleados, permitiendo que sus inquietudes y sugerencias sean escuchadas y tenidas en cuenta.

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 las personas trabajadoras.

Para abordar cuestiones específicas que impactan a los empleados, en España, se crean Comisiones Paritarias que están compuestas por representantes de Aena y miembros de los sindicatos integrantes de la Coordinadora Sindical Estatal (CSE) y/o de los firmantes del nuevo Convenio Colectivo, cuya función consiste en desarrollar y tratar aspectos específicos que afectan a los empleados así como llevar a cabo y garantizar la aplicación y monitorización de los acuerdos adoptados en el marco del Convenio Colectivo, el cual es de carácter público y, por tanto, se encuentra permanentemente a disposición de toda la plantilla. Estas Comisiones Paritarias realizan reuniones donde participan los sindicatos difundiendo la información relevante a la Plantilla, 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. Aena Brasil, pone a disposición un código QR para que los empleados puedan reportar sobre condiciones laborales y, además, cuenta con representantes de las personas trabajadoras que forman parte de la Comisión Interna de Accidentes (CIPA).

Este enfoque garantiza que el Grupo pueda anticiparse y responder a los desafíos y oportunidades que surgen en relación con la plantilla, promoviendo un impacto positivo y sostenible tanto dentro del Grupo como en su cadena de valor, y reafirmando su compromiso con el desarrollo sostenible.

S1-SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

S1-SBM 3-13 (a-b), S1-SBM 3-14 (a-g), S1-SBM 3-15, S1-SBM 3-16, SBM-3 AR 6-9

La gestión efectiva de las personas trabajadoras constituye un pilar esencial para el logro de los objetivos estratégicos del Grupo Aena. Por ello, la estrategia y el modelo de negocio del Grupo se fundamentan en el reconocimiento y respeto de los intereses, opiniones y derechos de la plantilla, promoviendo el empleo estable y de calidad, respaldado por políticas laborales que priorizan la estabilidad contractual y el desarrollo profesional. Además, se fomenta la diversidad e inclusión mediante estrategias que garantizan la igualdad de oportunidades y la promoción activa de entornos laborales inclusivos, alineados con los objetivos de sostenibilidad.

El Plan Estratégico del Grupo Aena se desarrolla anualmente a través de los planes operativos, asegurando que los programas planificados son acordes con los compromisos recogidos en dicho plan. En este contexto, se está finalizando el ciclo del Plan Estratégico 2022-2026 y se han iniciado los trabajos para la elaboración del nuevo Plan Estratégico 2027-2031, en línea con el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA III), que marcará el rumbo de la organización para los próximos años.

Durante el Plan Operativo 2025, la Dirección de Organización y Personas ha gestionado las cuestiones propias de su ámbito competencial, focalizándose, adicionalmente, en la finalización del proceso negociador y la búsqueda de un consenso para la firma y aprobación de un nuevo convenio colectivo. Dichos esfuerzos dieron como resultado la suscripción del II Convenio Colectivo del Grupo Aena[24] , lo que constituye un verdadero hito para la gestión de las relaciones laborales y las condiciones de trabajo de la plantilla, tras más de 13 años desde la aprobación de su predecesor.

[24] Cuando en el presente Informe se menciona el Convenio Colectivo del Grupo Aena, debe tenerse en cuenta que la definición de "Grupo Aena" utilizada en dicho Convenio difiere de la empleada en este Informe. El ámbito de aplicación del Convenio incluye a las sociedades Aena S.M.E., S.A. y Aena SCAIRM (sin incluir Aena Desarrollo Internacional y sus filiales) y a la Entidad Pública Empresarial ENAIRE.

Esta nueva norma, no solo ha permitido llevar a cabo una actualización normativa, incorporando las novedades legislativas, sino que además ha dotado a la Organización de un marco adaptado a su realidad empresarial y sus necesidades, en el que se prevén nuevos mecanismos para garantizar la continuidad operativa en los centros y que está plenamente alineado con su estrategia, su modelo de negocio comprometido con el crecimiento sostenible y los objetivos fijados en el nuevo DORA III. Entre estos mecanismos, se incluye la creación de la figura de Refuerzo de Personal Operativo (RPO), como instrumento ágil para la cobertura de necesidades operativas asegurando la continuidad y calidad del servicio. Todo ello ha contribuido al fomento de un entorno de trabajo más equilibrado, estable y motivador.

Paralelamente, se está impulsando la implantación y gestión del Plan de Retribución Flexible, facilitando la optimización fiscal y la adaptación a las necesidades individuales de la plantilla, y se está llevando a cabo la migración a la nube del Sistema Integral de Personas, modernizando los procesos y sistemas de gestión de personas.

Por otro lado, la mejora de la comunicación interna y el desarrollo de competencias estratégicas se han abordado a través del Programa Comunicarte, mientras que la formación en *Customer Centricity* y en Inteligencia Artificial, se enfocan en mejorar el servicio y la experiencia del usuario, así como capacitar a la plantilla en el uso responsable y ético de estas tecnologías, abordando aspectos clave como la transformación digital, la automatización de procesos y el cumplimiento de la normativa vigente en materia de IA.

Otros de los programas incluidos en el Plan Operativo del 2025 han sido el Plan de Gestión de la Diversidad LGTBI+, que recoge diferentes medidas destinadas a garantizar el respeto a los derechos humanos y la igualdad, así como el Programa Aena Saludable, que promueve la salud y el bienestar laboral.

Por otra parte, dentro del Sistema de Gestión de Riesgos Corporativos (GRC) de Aena, se incluyen entre otras medidas el “Plan de Sucesiones”, la participación en estudios retributivos, los programas de detección de potencial y la estrategia de *Employer Branding*. Estas acciones se encaminan a 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, y contribuyendo así a una gestión responsable, inclusiva y eficiente que favorece el desarrollo sostenible del Grupo Aena y el bienestar de su equipo humano.

En cuanto a la naturaleza jurídica de Aena, como sociedad mercantil estatal y sociedad anónima cotizada, conlleva la aplicación de determinada regulación, entre otras materias, respecto a la libre contratación de personal. Los riesgos inherentes a la gestión de personas quedan registrados en el mapa de riesgos de Aena y son evaluados anualmente a través de Key Risk Indicators. Entre dichos riesgos está la limitación en la planificación y gestión de contratación para la incorporación y capacitación de nuevo personal con la suficiente antelación para asegurar el adecuado relevo generacional.

Respecto a las características de la plantilla del Grupo, la mayoría del personal tiene un contrato indefinido y trabaja a jornada completa. 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 personas trabajadoras no asalariadas (personas trabajadoras por cuenta propia o proporcionadas 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 estas personas trabajadoras. La gestión de los impactos que el Grupo Aena pueda tener sobre estos servicios se consideran en el capítulo **S2.** Para obtener información detallada sobre las características de la plantilla, incluyendo el desglose por género, tipo de contrato, jornada y país, consultar **S1-6**.

En el marco de su compromiso con la gestión responsable de personas, el Grupo Aena vela por el cumplimiento de los estándares laborales más exigentes en todas sus operaciones. En este sentido, no se han identificado operaciones con riesgo significativo de casos de trabajo forzoso o trabajo infantil. Asimismo, la salud y seguridad de la plantilla constituye una prioridad para la organización; para más información sobre la gestión de los impactos relacionados con esta materia, consultar el apartado **S1-3**.

S1-1: Políticas relacionadas con el personal propio

S1-1 17, S1-1 19, S1-1 20 (a-c), S1-1 21, S1-1 22, S1-1 23, S1-1 24 (a-d), S1-1 AR 10, S1-1 AR 11, S1-1 AR 13, S1-1 AR 15

Las políticas relacionadas con ámbitos sociales son aprobadas por el Consejo de Administración como nivel más alto responsable y son de aplicación a Aena (matriz) y a cualquiera de las sociedades integradas en su grupo (Filiales), en los términos establecidos en el artículo 42 del Código de Comercio (el “Grupo Aena”). Las Filiales domiciliadas fuera de España podrán realizar las adaptaciones necesarias a las políticas para el cumplimiento del derecho local que le sea de aplicación.

A continuación, se detallan las políticas adoptadas para gestionar los impactos positivos, el impacto negativo y el riesgo material sobre el personal propio, las cuales se encuentran publicadas en la **página web de Aena**, **página web de Aena Brasil** y en el Reino Unido **en la página web.**

Grupo Aena:

Código de Conducta:

Aprobado por el Consejo de Administración de Aena en su reunión del 30 de junio de 2015 y, posteriormente, actualizado por última vez el 27 de mayo de 2025, este documento establece los principios éticos 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, de esta manera el Grupo fomenta un ambiente de trabajo digno y respetuoso.

Este Código resulta de aplicación a todos los niveles de la organización, incluyendo a los miembros de los Órganos de Administración, a la Alta Dirección y en general, sin excepción y cualquiera que sea su cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica, a todas las personas trabajadoras del Grupo Aena (Personas Sujetas). 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 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.

Los Órganos de Cumplimiento de las sociedades del Grupo son los encargados de la supervisión, control y evaluación del correcto funcionamiento de los Sistemas de Cumplimiento Normativo del Grupo Aena, y tienen, entre otras, la obligación de fomentar el conocimiento y cumplimiento del Código de Conducta, interpretarlo y orientar en la toma de decisiones en caso de duda, así como realizar las propuestas de mejora del mismo que considere convenientes.

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

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, en si a todos sus empleados y empresas que desarrollen su actividad en Aena, de conformidad con la normativa vigente, 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, según lo previsto en la regulación aplicable. Prioriza e integra planes de acción con objetivos cuantificados para abordar los riesgos (de las evaluaciones de riesgos y peligros para identificar posibles daños en el lugar de trabajo). 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 de conformidad con la legislación vigente. 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 España, esta política ejerce como guía para el Sistema de Gestión de la prevención de riesgos laborales de Aena, 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 se revisan periódicamente.

Es importante destacar las campañas de sensibilización y la ejecución de inspecciones periódicas, creadas por el Servicio Mancomunado de Prevención de Riesgos Laborales, y la realización de auditorías legales por parte de una Entidad Auditora Acreditada.

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.

- 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.

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 todas las personas trabajadoras asalariadas del Grupo Aena, así como en los clientes, proveedores, socios comerciales.

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.

- Se reconoce el derecho a una remuneración digna, ajustada a la formación, experiencia, responsabilidades y funciones de las personas trabajadoras, de conformidad con la normativa y legislación aplicable.

- Fomento de la igualdad de oportunidades, inclusión, diversidad, mérito y capacidad para el desarrollo profesional de las personas trabajadoras.

- La Sociedad se compromete a respetar el horario laboral semanal y el tiempo de descanso de las personas trabajadoras, conforme a lo establecido en la normativa laboral vigente, así como a favorecer la conciliación entre la actividad laboral y su vida familiar.

- Fomento de la remuneración justa e igualitaria, libertad sindical, asociación y negociación colectiva y resto de derechos previstos en la normativa que pueda resultar de aplicación.

En relación con 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 más 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 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 y mejorar su bienestar. Durante el año 2025 se ha revisado y actualizado esta política, publicando internamente la nueva versión en agosto de 2025.

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 pautas para reuniones, tanto presenciales como telemáticas, fuera del horario de trabajo, salvo fuerza mayor o urgente necesidad.
- Fomento del uso responsable de las herramientas digitales.
- La desconexión digital se configura como un derecho, no como una obligación, por lo que quienes remitan correos electrónicos fuera del horario laboral del destinatario, asumirán que pueden no obtener respuesta hasta el inicio de la siguiente jornada laboral.
- Promoción y garantía del derecho a la desconexión digital durante las vacaciones, descansos semanales o entre jornadas y otros días inhábiles, como asuntos propios, libranzas, permisos, situaciones de incapacidad, excedencias o licencias, etc.

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.

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.

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.

Política de Teletrabajo

La política de teletrabajo en España tiene como objetivo determinar los criterios de acceso y organización de esta forma de trabajo, así como fomentar la conciliación entre la vida laboral y personal, el bienestar de las personas empleadas y la eficiencia operativa. Mediante la posibilidad de teletrabajo en aquellos puestos en los que sea compatible con las funciones desempeñadas, la política impulsa condiciones de trabajo flexibles, mejora el compromiso y la retención del talento. Asimismo, garantiza la igualdad de trato, la seguridad de la información y el cumplimiento de la normativa en materia de prevención de riesgos laborales, manteniendo los niveles de productividad, colaboración y calidad del servicio.

La primera política de teletrabajo entró en vigor el 16 de septiembre de 2021, estableciendo para las posiciones teletrabajables seis días de teletrabajo al mes, o bien dos días y once tardes, dependiendo de la modalidad elegida. En el marco de la implantación del nuevo Convenio Colectivo, el 1 de agosto de 2025 se ha actualizado dicha política, mejorando lo pactado en la política anterior mediante la ampliación de ocho días adicionales de teletrabajo al año.

Políticas y Planes relacionados con la Igualdad, Diversidad e Inclusión

- **II Plan de Igualdad de Aena en 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 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 Aena. 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.

- En 2025, en el marco del proceso de elaboración del que será su III Plan de Igualdad, Aena llevó a cabo las fases del análisis de datos cualitativos y cuantitativos correspondientes a la fase de diagnóstico. Este diagnóstico ha servido como base para la definición de medidas incluidas en el III Plan de Igualdad de Aena en España, aprobado en la Mesa Negociadora del 16 de diciembre de 2025 y enviado al organismo correspondiente para su registro. Este III Plan de Igualdad tendrá una vigencia de 4 años, desde el 1 de enero de 2026 hasta el 1 de enero de 2030.

- **Plan de Gestión de la Diversidad LGTBI+**, acordado por la Comisión Paritaria de Igualdad y Diversidad 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 medidas y acciones que contribuyen al avance de la igualdad de oportunidades y encaminadas a evitar cualquier discriminación por orientación sexual, identidad y expresión de género. Se han establecido, además, un conjunto de indicadores que permiten realizar un seguimiento periódico del progreso y el impacto de las medidas propuestas.

- **Política de Selección de miembros del Consejo de Administración de 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 de 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.

- **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.

En el Reino Unido - Aeropuerto de Londres-Luton:

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 solo 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.

Política de igualdad de oportunidades, inclusión y dignidad en el trabajo

Esta política 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.

Política de Salud, Seguridad y Bienestar

Esta política se trata de una versión de la política de 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.

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 6 meses conforme a las normas ISO 45001 y con la misma periodicidad conforme a la ISO 45003 por *British Standards Institution* (BSI) e internamente dos veces al año. Demostrando el buen mantenimiento del sistema y el compromiso con la mejora continua.

En Aena Brasil:

En el caso de Aena en Brasil, además de adoptar todas las políticas del Grupo Aena, cuenta con 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.

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.

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. Respecto a las políticas internas de Desconexión Digital y Teletrabajo, se revisan y firman por la Dirección de Organización y Personas y la representación laboral.

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 del Grupo.

S1-2: Procesos para colaborar con los trabajadores propios y los representantes de los trabajadores en materia de impactos

S1-2 25, S1- 2 26, S1-2 27 (a - e), S1-2 28, S1-2 AR 24 (a - e)

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. 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.

Durante el último año, el Grupo ha impulsado la comunicación interna directa de los responsables con sus equipos por medio del **Programa Comunicarte**, a través del cual se ofrecen estrategias, recursos y herramientas para mejorar esta comunicación.

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 en 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 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 y, en algunos casos, intranets propias.
- **Encuestas a empleados**: se llevan a cabo para recabar la opinión de los colaboradores sobre diferentes cuestiones y establecer las actuaciones necesarias para mejorar ciertos aspectos derivados de las respuestas recibidas. Por ejemplo, en España se han realizado encuestas sobre la calidad de la comunicación y sobre igualdad y diversidad.

Comunicación Interna España
Intranet
SAP SuccessFactors
Publicaciones internas - Aena 360º
Programa Conecta2
Bienestar 360º
Buzón de sugerencias
Coordinadora sindical estatal
Comisiones mixtas
Buzones y correos electrónicos
Canal de denuncias
Grupos de trabajo
Canales propios (digitales o analógicos) en centros 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. Las personas trabajadoras tienen la oportunidad de afiliarse a un sindicato donde estén representadas. La política del canal de denuncias está disponible para todos los empleados y se comunica en el boletín semanal; las preocupaciones planteadas a través del canal de denuncias son recogidas y revisadas/gestionadas por Recursos Humanos y el departamento Jurídico, y se informa de ellas trimestralmente.

Adicionalmente, se celebran reuniones sindicales trimestrales y visitas de seguridad trimestrales del representante sindical con el equipo de Seguridad y Salud. Las consultas laborales se llevan a cabo de forma puntual dependiendo de la naturaleza de la actividad, por ejemplo, reestructuraciones. Las reuniones de Gobernanza de Riesgos son una oportunidad para que el personal plantee preocupaciones o riesgos potenciales para su discusión/escalado según sea necesario.

El aeropuerto cuenta también con la *Safety Managers Leadership Alliance*, para que todos los representantes de las partes interesadas de zona aeroportuaria asistan, participen y se involucren; y la *Service Chain Alliance*, para que todos los representantes de las partes interesadas de Terminal asistan, participen y se involucren. Asimismo, se realizan reuniones trimestrales de embajadores de Bienestar y Solidaridad que interactúan con los compañeros, así como encuentros con la dirección del aeropuerto.

En materia de encuestas, la encuesta de Compromiso del Empleado se realiza anualmente con retroalimentación y acciones de seguimiento. También se llevan a cabo la Encuesta de Cultura de Seguridad, la Encuesta de Cultura de Seguridad en Zona Aeroportuaria, la Encuesta de Compromiso en Seguridad, la Encuesta de Viajes del Personal y la Encuesta de Igualdad, Diversidad e Inclusión.

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, se han desarrollado diversos canales para fortalecer la comunicación interna. Entre ellos se encuentran Aena Brasil Comunica, la comunicación mensual de promociones y traslados entre departamentos o ubicaciones, llamada *Decolando*. La comunicación mensual de nuevos empleados llamada *Chegadas*, 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. Además, han realizado una encuesta de clima laboral. Asimismo, se mantiene un flujo de comunicación continuo con el personal propio y se celebran reuniones anuales con los representantes de los sindicatos, continuando con reuniones periódicas hasta la aprobación de los acuerdos.

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. En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, el Director General es el cargo de mayor rango con responsabilidad operativa para garantizar que la participación con la plantilla se lleve a cabo y que los resultados fundamenten el enfoque de la empresa. Estas unidades son las responsables de facilitar el diálogo y de llevar a cabo acciones que reflejen las perspectivas y preocupaciones de los trabajadores.

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:** Periódicamente se llevan a cabo evaluaciones de riesgos psicosociales y se mide el índice de compromiso utilizando las experiencias y percepciones de la plantilla, para ajustar las prácticas según sea necesario. Tanto las evaluaciones periódicas de riesgos psicosociales como las encuestas de clima laboral garantizan la participación y la confidencialidad.

Los resultados obtenidos se analizan y comunican a la plantilla a través de mails de difusión u otras vías, y a los representantes de los trabajadores para su conocimiento. Los resultados se utilizan para ajustar políticas y prácticas, reforzando la cultura de bienestar e inclusión en la Organización. Por otro lado, las actas de las reuniones entre representación laboral y empresa se difunden a toda la plantilla publicándose en la intranet.
Además, de manera específica, se ha creado un Grupo de Diversidad para crear un entorno inclusivo y establecer un conjunto de medidas y recursos para alcanzar la igualdad en todos los centros de Aena.

- **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.

En este sentido se ha negociado a través de la representación laboral el Plan de Gestión de la Diversidad LGTBI+ para establecer las medidas necesarias para garantizar el respeto por los derechos de estos colectivos y evitar cualquier forma de discriminación.

- **Personas con discapacidad:** El Grupo Aena apoya la inclusión de personas con discapacidad, buscando asegurar que las personas con necesidades especiales tengan acceso a oportunidades laborales y apoyo en el lugar de trabajo y promoviendo conocer las necesidades y opiniones de las personas con discapacidad. En Brasil, está prevista para 2026 la creación de un comité interno de inclusión para dar espacio a los grupos vulnerables y que se representen sus preocupaciones.

Asimismo, en Aena también se tiene en cuenta la adecuación funcional y/o de jornada por disminución de la capacidad física o psíquica de las personas trabajadoras a través de lo estipulado en el propio convenio colectivo de la entidad.

Estas medidas están apoyadas en **marcos globales y acuerdos** que permiten considerar las perspectivas de la plantilla:

- En España, las disposiciones sobre la libertad de asociación y otros derechos de las personas trabajadoras de Aena, 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 Aena Brasil y las personas trabajadoras a través del Sindicato Nacional de los gestores aeroportuarios (SINA), el cual aborda cuestiones relacionadas con los derechos laborales, entre ellos la libre afiliación o actividades sindicales.

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.

S1-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que los trabajadores propios expresen sus inquietudes

S1-3 30, S1-3 32 (a-e), S1-3 33, S1-3 AR 30

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.

En relación con el impacto negativo vinculado con la salud y seguridad de las personas trabajadoras, este recoge aquellos casos individuales de afectación a la seguridad y salud de las personas trabajadoras del Grupo Aena derivados de determinadas condiciones laborales, como la exposición a condiciones climáticas extremas y la exposición constante a vías con tráfico, entre otros factores. Tras analizar la exposición de todos los grupos de personas trabajadoras, la compañía ha determinado que este impacto, al igual que en el caso de otras personas trabajadoras en la cadena de valor, únicamente es material en el caso de las personas trabajadoras del lado aire. En el lado aire, la mayor parte de las personas expuestas pertenecen a la cadena de valor, principalmente socios prestadores de servicios, arrendatarios, empresas de carga, turoperadores y empresas constructoras. No obstante, una parte limitada de la plantilla propia también desarrolla su actividad en este entorno, en particular determinados perfiles técnicos y operativos vinculados a la operación aeroportuaria, el mantenimiento de infraestructuras y sistemas, la gestión del campo de vuelos, la seguridad operacional y las labores de coordinación y supervisión en plataforma. Estos colectivos pueden estar expuestos de forma puntual a riesgos asociados a las condiciones del lado aire, si bien dicha exposición se encuentra sujeta a medidas específicas de prevención y control.

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:**

El Grupo Aena adopta el Protocolo de prevención y actuación frente a situaciones de acoso sexual, por razón de sexo, por orientación sexual, y por identidad sexual o expresión de género, 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. Estos protocolos aseguran canales de denuncia confidenciales, investigación rigurosa y medidas reparadoras, incluyendo apoyo psicológico y ajustes en el entorno laboral. Se complementan con formación continua para sensibilizar y prevenir estas conductas.

Además de los protocolos frente al acoso, Aena dispone de programas y recursos organizativos que refuerzan la prevención y el bienestar integral:

- **Programa de Atención a la Conciliación (PAC)**: asesoramiento legal, fiscal, social y apoyo en bienestar personal y familiar.
- **Protocolo de Actuación Colaborativa:** gestión de conflictos y mejora del clima laboral en los equipos con participación de la dirección y de la parte social.
- **Programa de Apoyo Emocional:** acompañamiento psicosocial especializado, voluntario y confidencial.
- **Programa de Prevención y Tratamiento de Conductas Adictivas**: intervención integral con profesionales especializados.
- **Espacio Bienestar 360º:** cultura preventiva y promoción de salud, bienestar emocional y conciliación y beneficios, incluyendo la nueva sección “Equipos Saludables 360”.
- **Plataforma *GoodHabitz*:** formación online en habilidades personales, liderazgo positivo y bienestar.

Estos recursos complementan los protocolos existentes y garantizan un enfoque integral para prevenir y reparar impactos negativos, fomentando una cultura organizacional centrada en la salud, la inclusión y el bienestar.

- **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.

- **Salud y seguridad:**

Aena ha implementado estructuras organizativas paritarias que facilitan la participación activa de las personas trabajadoras en materia de seguridad y salud laboral, estableciendo canales formales de comunicación que permiten la identificación proactiva de riesgos, la consulta sobre cambios que puedan afectar el bienestar laboral y la representación efectiva en temas de seguridad. Estos órganos de participación realizan reuniones periódicas sobre alguna de las actuaciones siguientes: evaluaciones de riesgos, investigaciones de accidentes o incidentes y desarrollo de políticas preventivas, garantizando que las inquietudes de las personas trabajadoras sean escuchadas y abordadas de manera sistemática.

Para la remediación de impactos negativos, el Grupo Aena despliega procesos integrales que incluyen sistemas de reporte interno de incidentes con activación inmediata de protocolos de vigilancia sanitaria, investigaciones exhaustivas para determinar medidas adicionales y programas de formación específica dirigidos a mitigar impactos futuros. Complementariamente, las evaluaciones psicosociales mediante encuestas anónimas y las conversaciones de bienestar lideradas por la línea de management permiten detectar tempranamente situaciones de riesgo, estableciendo enlaces directos con servicios especializados de salud laboral y programas de asistencia que aseguran un abordaje integral tanto preventivo como correctivo de las necesidades identificadas.

Canales para la comunicación de inquietudes:

Las personas trabajadoras cuentan con diversas vías para presentar peticiones o reclamaciones, como el buzón de sugerencias propio del Grupo 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 diversas Comisiones Paritarias que estarán integradas por representantes de la Empresa, así como por representantes de las Organizaciones Sindicales, con el propósito de recoger, trasladar y resolver los planteamientos y necesidades de la plantilla. En España, algunas de las comisiones de Aena 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 y Diversidad (anteriormente Comisión Paritaria de Igualdad).
- Comité Estatal de Seguridad y Salud.
- Comisión Paritaria de Acción Social.
- Comisión de Interpretación y Vigilancia del Convenio Colectivo (anteriormente denominada Comisión de Interpretación, Vigilancia, Conciliación y Arbitraje (CIVCA), hasta la entrada en vigor del II Convenio Colectivo del Grupo Aena).

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.

En el Aeropuerto de Londres-Luton se dispone de una política de quejas y reclamaciones, *Grievance policy,* formalmente establecida para la gestión de asuntos laborales. Esta política se adhiere al Código de Práctica del *Advisory, Conciliation and Arbitration Service* (ACAS) sobre procedimientos disciplinarios y de quejas, lo que garantiza un proceso justo, transparente y estructurado. El protocolo comienza fomentando la resolución informal, pero si es necesario, permite al empleado presentar una queja formal que activa una investigación, la cual da paso a una reunión para discutir el asunto. Posteriormente se toma una decisión por parte de la empresa y, finalmente, si el empleado no está satisfecho con la resolución, este cuenta con el derecho a apelación.

Adicionalmente en LLA se dispone del *Whistleblower Channel*, el cual está disponible en el sitio web corporativo y se recuerda semanalmente su existencia en el boletín interno

En el caso específico de Aena Brasil, se cuenta con los siguientes mecanismos de gestión de reclamaciones:

- *Cartão de Segurança* (Tarjeta de Seguridad): A través de la Comisión Interna de Prevención de Accidentes (CIPA), se celebra una comisión mensual en la que todos los aeropuertos eligen sus representantes. Los empleados disponen de un código QR que permite acceder al sistema desde móvil, PC o cualquier dispositivo para añadir información sobre cualquier tema relacionado con evaluaciones sobre condiciones laborales que no están en cumplimiento normativo. Las informaciones son recibidas y gestionadas a través de Microsoft Forms por la Coordinación de Salud y Seguridad.
- Reuniones con Recursos Humanos: Se mantienen reuniones mensuales con los gerentes de recursos humanos, contando con una agenda mensual donde se escuchan sugerencias y reclamaciones. Aunque todavía no se dispone de un formulario específico como el de Salud y Seguridad, la nueva intranet incorporará un sistema local donde las personas podrán presentar sugerencias y reclamaciones.

La información detallada sobre el seguimiento y control de las cuestiones planteadas y abordadas, y la forma en que se garantiza la eficacia de estos canales, se explica en el apartado G1-1. Adicionalmente, en el apartado NEIS G1-1 se divulga la manera en la que evalúa que los miembros de su personal propio conocen y confían en estas estructuras y procesos como forma de plantear las inquietudes y necesidades y la manera en la que se les da respuesta. Además, concluye una descripción de las políticas que tiene y la manera en que protegen al personal de posibles represalias.

S1-4: Adopción de medidas relacionadas con los impactos de importancia relativa sobre el personal propio, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con el personal propio y eficacia de dichas actuaciones

S1- 4 35, S1-4 37 (MDR-A), S1- 4 38 (a - d), S1- 4 39, S1-4 40 (a), S1-4 41, S1-4 42 (MDR-T), S1-4 43, S1-4 AR 43

Condiciones de trabajo

El Grupo Aena, comprometido con la estabilidad y calidad del empleo, implementa medidas que no solo cumplen con la legislación laboral vigente en cada país, sino que además están diseñadas para prevenir, mitigar y reparar posibles impactos negativos, a la vez que fortalecen impactos positivos en el entorno laboral. En este sentido, las actuaciones descritas a continuación abordan de manera específica aspectos como el fomento de un ambiente de trabajo digno y respetuoso, la seguridad y salud de las personas trabajadoras, la conciliación de la vida laboral y personal y las limitaciones en la planificación y gestión de contratación.

Empleo seguro

En materia de empleo y relaciones laborales en España, el hecho más destacable del ejercicio 2025 es la publicación de una nueva norma convencional, el **II Convenio Colectivo** del Grupo Aena, vigente desde el 31 de julio de 2025. Esta nueva regulación, que representa el equilibrio entre la mejora de las condiciones laborales y la necesidad de responder a los nuevos requerimientos empresariales, supone una revisión integral de los aspectos más destacables en materia de gestión de personas. Entre las novedades más relevantes, se incluyen medidas tales como:

- Procesos de provisión de puestos de trabajo: se regulan mecanismos más ágiles, con los que se mejoran las opciones de cobertura de necesidades de personal y se reducen los contratos temporales, evidencia del compromiso empresarial con el fomento del empleo estable y de calidad.

- Herramientas de continuidad operativa: se actualizan mecanismos ya existentes, para que vayan en línea con las necesidades actuales, y se regulan otros nuevos, que sirven de complemento y mayor garantía para evitar interferencias en la prestación del servicio público desarrollado. Vinculado a esta medida, se han creado 300 puestos de trabajo de carácter indefinido, como refuerzo del personal operativo.

- Organización de los sistemas de trabajo: se revisan las políticas corporativas en materia de teletrabajo y desconexión digital, como herramientas que contribuyen al bienestar de los equipos.

- Condiciones retributivas: se ajustan las condiciones salariales a la realidad actual, compensando los logros y contribución a objetivos de las personas trabajadoras, y se incorporan herramientas de dinamización y eficiencia fiscal, como la denominada retribución flexible, que conlleva beneficios para las personas trabajadoras que voluntariamente se adscriban a este régimen. El convenio reconoce el trabajo y la dedicación de cada persona trabajadora, al establecer una nueva productividad vinculada a los objetivos anuales, así como incentivos adicionales para fomentar la implicación y el compromiso de todo el equipo.

- Participación sindical: se reconfigura el sistema de comisiones paritarias con presencia de la representación empresarial y sindical, garantizando los procesos de consulta y participación de los empleados/as, a través de sus representantes, en distintos aspectos en materia de recursos humanos.

Todas estas novedades y mejoras que incorpora el nuevo Convenio Colectivo fortalecen a la Compañía como operador, líder en la gestión aeroportuaria, y como empleador, aumentando sus niveles de eficiencia y eficacia, al mismo tiempo que se incrementa el compromiso y bienestar de la plantilla.

En cuanto a la seguridad en el empleo y la protección social, el Grupo, en todos los países donde opera, previene los impactos negativos derivados de la pérdida de ingresos por eventos significativos como maternidad, paternidad o adopción, al garantizar el disfrute de las prestaciones públicas y en muchos casos complementar con prestaciones específicas que mejoran lo legalmente establecido. Además, se ofrecen beneficios complementarios como seguros médicos privados, seguros de vida y accidentes, y programas como el Programa de Atención a la Conciliación y el Programa Bienestar 360º. Estos recursos previenen el deterioro de la salud y bienestar de las personas trabajadoras, mitigando situaciones de estrés o vulnerabilidad, y reparan las necesidades personales mediante asesoramiento y apoyo integral. El permiso parental neutro en cuanto al género promueve la corresponsabilidad en el cuidado, favoreciendo la igualdad y mejor conciliación familiar. Las salas de lactancia en aeropuertos y centros de trabajo son un ejemplo tangible de medidas que fomentan un ambiente respetuoso y digno.

En España, el riesgo material relativo a las limitaciones en la planificación y gestión de contratación de Aena se ve particularmente influido por su naturaleza jurídica. Como empresa pública, en España, Aena está obligada a dar cumplimiento a la normativa aplicable en materia de contratación de personal, lo que puede generar restricciones y limitaciones significativas en la planificación y gestión de la contratación de personal y en la incorporación y capacitación de nuevo talento con la suficiente antelación para asegurar el adecuado relevo generacional.

Esta situación se agudiza debido al elevado número de personas potencialmente susceptibles de jubilarse en los próximos años. El análisis de la evolución de la edad de la plantilla, pone de manifiesto una tendencia al alza en las jubilaciones previstas entre el 2026 y el 2030, con un aumento del 57,5% entre el inicio y el final de este período. Este crecimiento no se distribuye de manera homogénea, sino que se concentra de forma especialmente marcada en el intervalo 2028-2029, momento en el que se prevé un repunte significativo del relevo generacional. El riesgo principal derivado de esta limitación es, por tanto, de carácter operativo, pudiendo afectar a la continuidad de los servicios, y también de reputación, si no se logra mantener la calidad y la eficiencia del personal.

Para reducir este riesgo, Aena define en España un conjunto de medidas mitigadoras recogidas en el sistema Gestión de Riesgos Corporativos (GRC), entre las que destacan el **Plan de Sucesión** para anticipar necesidades de relevo, la realización de **estudios retributivos** para asegurar competitividad, el **Programa de Employer Branding** para mejorar la atracción del talento y el **Programa de Detección de Potencial** para fortalecer la promoción interna. Asimismo, se lleva a cabo la revisión y actualización de políticas corporativas, así como el seguimiento del cumplimiento de los procedimientos operativos vinculados. Adicionalmente, en el nuevo Convenio Colectivo, se regula la selección de personal con procesos más ágiles y dinámicos, adecuados a las necesidades actuales y futuras de la organización. Asimismo, este nuevo convenio incluye la posibilidad de poner en marcha procesos de selección de personal a través del contrato formativo para la obtención de la práctica profesional en ocupaciones de difícil cobertura y donde se favorece la incorporación de talento joven a través de contratos para personas recién graduadas, dotando a la organización de una herramienta que ayuda a garantizar la renovación de personal que será necesaria en los próximos años.

Aena está promoviendo una serie de actuaciones para la adaptación o modificación del marco regulatorio laboral, que permita una mejor planificación y gestión integral para la contratación de personal y el adecuado relevo generacional.

No obstante, la naturaleza jurídica de Aena y las limitaciones y restricciones inherentes a la normativa aplicable en materia de contratación y gestión de recursos podrán condicionar el impacto de las medidas anteriormente señaladas y la mitigación del riesgo identificado.

En conjunto, todas estas actuaciones conforman un enfoque integral que no solo minimiza riesgos e impactos, sino que también potencia las oportunidades para consolidar un entorno laboral sostenible, inclusivo y comprometido con la dignidad, igualdad y bienestar de todas las personas trabajadoras del Grupo Aena.

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. Más allá de cumplir con la normativa vigente y realizar controles financieros, se implementan medidas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres en materia de selección, promoción profesional, formación, retribuciones, prevención del acoso por razón de sexo, así como en comunicación y sensibilización.

Durante 2025, las acciones llevadas a cabo han asegurado el cumplimiento de tres objetivos: el pago puntual de los salarios al personal, el respeto a las condiciones retributivas de conformidad con la legislación y normativa aplicable, y el mantenimiento de la paridad salarial. Así, el 100% de los pagos se realizaron a tiempo y los incrementos salariales se aplicaron conforme a la legislación y normativa vigente. Estos resultados evidencian la efectividad de las medidas adoptadas para promover el impacto positivo identificado.

En España, con objeto de garantizar la correcta gestión, se realizan controles mensuales para verificar que las nóminas reflejan las cantidades correctas, revisando especialmente las diferencias superiores a 200 € respecto al mes anterior (Control SCIIF AA-CN08-C05). Las áreas responsables de estas medidas son principalmente la Dirección de Organización y Personas, encargada de la gestión, y la Dirección Financiera, con la supervisión adicional de la Dirección de Auditoría Interna, que vela por el control interno y la transparencia financiera.

En Brasil, la CIPA realizó en 2025 una encuesta sobre la situación salarial, cuyos resultados fueron presentados a la directora de Recursos Humanos y se continuarán presentando al resto de directores. La conclusión general indica que Aena Brasil se encuentra en el promedio del mercado encuestado.

Otra acción relevante ha sido la creación de un comité, que incluye no solo a empleados de Aena Brasil, sino a toda la comunidad aeroportuaria. Su función es evaluar las condiciones de riesgo laboral mediante reuniones mensuales, y han empezado un piloto en dos aeropuertos: Recife y Congonhas (los más grandes de Brasil), generándose actas y registros de inspecciones. Aunque el comité funciona operativamente, aún no dispone del régimen formalmente descrito ni de procedimientos establecidos con pasos a seguir.

El modelo retributivo del Grupo Aena asegura un salario digno y el cumplimiento de las cotizaciones sociales, aplicándose de manera uniforme para empleados en España y Brasil, con variaciones en función del nivel de responsabilidad y el cumplimiento de objetivos, pero sin importar el género o la edad. En el Aeropuerto de Londres-Luton (Reino Unido), se aplica un salario base igual para hombres y mujeres en todas las categorías, sin importar la edad, lo que permitió obtener nuevamente la Acreditación de Salario Digno en Tiempo Real (*Living Wage Employer*) en 2025.

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 (basándose en la Declaración de la OIT sobre principios y derechos fundamentales en el trabajo).

En España, tras llevar a cabo reuniones durante el 2024 con los representantes de las personas trabajadoras en relación con la actualización del I Convenio Colectivo, el 30 de julio de 2025 se publicó en el Boletín Oficial del Estado (BOE) en España el **II Convenio Colectivo del Grupo AENA**, fruto del diálogo, la colaboración y el esfuerzo conjunto. Gracias a ello, se consiguió un acuerdo equilibrado, pensado para responder a las necesidades y expectativas de todas las personas que componen Aena.

Debe tenerse en cuenta que la norma tiene un alcance general sobre toda la plantilla de Aena en España. Este convenio, que supone un verdadero hito en la gestión de las relaciones laborales, dedica a la regulación de los derechos colectivos y a la participación sindical un capítulo íntegro, además de otros artículos distribuidos a lo largo del texto. A través de estos mecanismos se canalizan las inquietudes e intereses de la plantilla de forma organizada, lo que fomenta un clima laboral favorable y estable, así como la igualdad, la cohesión de las personas trabajadoras y la productividad, ya que aumenta el compromiso de las personas trabajadoras, que se sienten escuchadas por la Organización interna. Ello contribuye a la promoción del impacto positivo “Fomento de la remuneración justa e igualitaria, libertad sindical, asociación y negociación colectiva”.

En el Reino Unido, se garantiza que todos los empleados de Aena tengan la posibilidad de unirse y solicitar el apoyo de un representante sindical a través de *Unite the Union*. En este sentido, en 2025 se ha realizado 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, Aena Brasil aplica 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 las personas trabajadoras.

Salud y seguridad

En España, el Comité Estatal de Seguridad y Salud de Aena es el órgano paritario de información, consulta y participación, de las actuaciones de la empresa en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo. Está compuesto por los representantes designados por Aena, y de los representantes de las personas trabajadoras. El Comité realiza reuniones periódicas para participar en la identificación de los peligros, evaluación de riesgos y determinación de controles, investigación de incidentes, desarrollo y revisiones de las políticas y objetivos en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo, consulta de cambios que pudieran afectar a la Seguridad y Salud en el Trabajo y representación en los temas de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Aena sigue desarrollado, en España, el **Programa Bienestar 360**, aplicable a todo el personal, con el objetivo de promover e impulsar una cultura preventiva que fomente la salud, el bienestar emocional y la conciliación laboral y personal. En el marco de este programa se realizan webinars y publicaciones para promover la salud y bienestar de sus personas trabajadoras, realizando en 2025 un total de 9 webinars (8 en 2024), y 9 boletines específicos (40 en el Aena 360 en 2024). A lo largo de 2025, el programa ha realizado publicaciones mensuales, tales como:

Webinars, con las siguientes temáticas:

- Campaña IRPF 2024.
- PAC-Beneficios sociales y recursos sociales.
- Prevención de enfermedades Cardiovasculares.
- Salud digestiva, alergias e intolerancia.
- Salud endocrina: Andropausia y Menopausia.
- VIDEO promocional con la presentación del nuevo proyecto bienestar.

Campañas de prevención de riesgos laborales:

- Prevención del calor.
- Prevención de riesgos psicosociales.

Campañas de promoción de la salud:

- Jornada de sensibilización sobre el Cáncer de piel.
- Jornada sobre la salud cardiovascular.
- Campaña de vacunación contra la gripe.
- Campañas de donación de sangre.

Aprovechando la influencia y visibilidad de los aeropuertos, se han realizado diversas iluminaciones en las fachadas de sus terminales. Con motivo del Día Mundial contra el Cáncer, el 4 de febrero de 2025, los aeropuertos de Valencia, Ibiza, Menorca, Girona-Costa Brava, Alicante-Elche Miguel Hernández, Bilbao y Gran Canaria, iluminaron sus instalaciones de color verde. Esta conmemoración tuvo la intención de difundir y concienciar sobre el cáncer, el fomento de su prevención, detección y tratamiento.

En cuanto a los servicios médicos, en 2025 se han realizado 6.742 exámenes de salud (6.561 en el 2024), y se ha ofrecido vacunación trivalente contra la gripe al 100% de la plantilla, con un total de 1.074 vacunaciones realizadas (1.253 en el 2024), garantizando el seguimiento continuo del estado de salud de la plantilla. Estos exámenes permiten la detección temprana de posibles afecciones y contribuyen a la prevención de enfermedades.

Dentro de las iniciativas de promoción de la salud física destacan jornadas sobre salud cardiovascular, orientadas a la prevención de enfermedades cardíacas mediante información sobre hábitos saludables y factores de riesgo.

Paralelamente, se llevan a cabo evaluaciones de riesgos psicosociales que incluyen, entre otros, métricas de medición del estrés y satisfacción en el trabajo, cuyos resultados sirven para la implementación de mejoras y planes de acción destinados a garantizar el bienestar, satisfacción y la motivación de las personas trabajadoras. Estas evaluaciones, gestionadas por el Servicio de Prevención de Riesgos Laborales, mediante encuestas anónimas, siguen el método F-PSICO 4.1 del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Se analizan temas como la carga de trabajo, autonomía, demandas psicológicas y apoyo social.

En Aena Brasil, atendiendo al riesgo material identificado relativo a la afectación a la seguridad y salud de las personas trabajadoras debido a las condiciones laborales, se ha desarrollado un programa integral de gestión de salud ocupacional que incluye el seguimiento exhaustivo de todo el personal propio en función del mapeado de riesgos realizado, incorporando acompañamiento en salud mental, seguimiento médico anual y encuestas periódicas de bienestar. Cuando se identifican personas trabajadoras enfermas por actividades relacionadas con la operación, se implementa un programa específico de gestión y seguimiento del personal afectado, en colaboración con la empresa responsable de salud ocupacional, que abarca incluso situaciones no directamente relacionadas con problemas laborales, garantizando así una atención integral.

Como parte de su compromiso con la mejora continua en seguridad y salud ocupacional, y para dar respuesta efectiva a este riesgo material, se ha establecido un indicador general por unidad de centro de servicio (aeropuertos o centro corporativo) que permite monitorear la accidentalidad y establecer metas específicas por plantilla. Este enfoque permite una gestión diferenciada según las características de cada unidad operativa. Además, se cumple rigurosamente con el requerimiento legal de comunicación de accidentes mediante el documento CAT (Comunicación de Accidente de Trabajo), que debe completarse en plazos establecidos según la gravedad del incidente (48 horas en casos graves) y una vez concluida la investigación por parte de la CIPA.

La estructura de salud ocupacional de Aena Brasil se ajusta a los requisitos de la norma NR4, que determina la plantilla necesaria según la cantidad de empleados, manteniendo acuerdos con empresas especializadas para garantizar la cobertura adecuada de estos servicios.

Además, también en Brasil, se han implementado diversos programas de prevención y bienestar destinados a garantizar la salud integral de los empleados. Entre ellos destaca el **Programa *Wellhub***, una plataforma de bienestar que ofrece acceso a actividades físicas y de salud. Adicionalmente, se proporcionan convenios médicos que garantizan atención sanitaria de calidad, así como seguimiento psicológico para atender las necesidades de salud mental del personal, y cobertura de salud dental, asegurando un enfoque holístico del bienestar de las personas trabajadoras.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, se promueve activamente el bienestar de su personal a través de "conversaciones de bienestar" lideradas por los managers, diseñadas para identificar proactivamente cualquier impacto en los empleados. Si se detectan necesidades, se establece un enlace directo con Recursos Humanos, quienes pueden derivar al personal a servicios de salud ocupacional o al **Programa de Asistencia al Empleado** (EAP) para un apoyo más especializado.

En el caso de un accidente, este se reporta a través de un sistema interno y se activa una notificación mediante la vigilancia de la salud. Se realiza una investigación exhaustiva para determinar si se deben implementar medidas adicionales, cumpliendo siempre con las obligaciones legales pertinentes. Para mitigar impactos futuros, se imparten formaciones específicas. Cabe destacar que el departamento de salud ocupacional también ofrece servicios como fisioterapia.

Además, se organizan eventos específicos dedicados al bienestar físico y la salud integral. En septiembre se celebra el evento *LLA Fest*, dedicado al bienestar, donde los empleados pueden participar en actividades físicas y de salud junto a sus familias, promoviendo un estilo de vida activo. Adicionalmente, se organizan el "Mes de la Salud de la Mujer" en octubre y el "Mes de la Salud de los Hombres" en noviembre, con el propósito de aumentar la concienciación sobre los desafíos de salud específicos de cada género y fomentar la prevención mediante actividades, charlas informativas y evaluaciones de salud. En cuanto a acciones para mejorar el bienestar y la salud mental de sus empleados, dispone del programa *Wellbeing,* en el cual se fomenta:

- Formación en primeros auxilios de salud mental.
- Creación de un Grupo de Planificación de la Estrategia de Bienestar, que diseña programas basados en las necesidades/riesgos detectados a partir de encuestas, evaluaciones de estrés, datos de ausencia, salud ocupacional e impactos externos actuales.
- Seminarios web enfocados en salud mental.
- Campaña *#LetsTalk*, que anima a los empleados a compartir sus experiencias relacionadas con el bienestar.

Tiempo de trabajo y conciliación de la vida personal, familiar y laboral

La conciliación entre la vida laboral y personal es clave para el bienestar y satisfacción de la plantilla propia, lo que impacta directamente en su compromiso, el ambiente laboral y la retención del talento. Las condiciones de flexibilidad, permisos, licencias y medidas de conciliación están reguladas por la legislación laboral vigente en cada país y convenios colectivos del Grupo Aena. No obstante, el Grupo Aena va más allá de los requisitos normativos, implementando iniciativas que promueven el equilibrio entre la vida profesional y personal, como permisos retribuidos, flexibilidad horaria y ayudas específicas para las personas trabajadoras.

El el Grupo Aena se promueven diversas iniciativas orientadas a favorecer la conciliación laboral, personal y familiar, así como una gestión flexible del tiempo de trabajo. Entre las medidas compartidas destacan:

Flexibilidad y jornada laboral

- Horario flexible de entrada y salida para determinados colectivos.
- Posibilidad de flexibilizar o reducir la jornada laboral, especialmente para personas con responsabilidades familiares.
- Jornada intensiva o adaptada en determinados periodos (como en verano) para determinados colectivos.
- Posibilidad de cambios de servicio del personal a turnos.

Permisos y licencias

- Concesión de permisos por nacimiento (maternidad/paternidad), adopción o acogimiento, conforme o por encima de lo exigido por la normativa local.
- Permisos por fallecimiento o traslado de domicilio, con ampliaciones según el grado de parentesco o la distancia del desplazamiento.
- Permisos retribuidos por asuntos particulares, lactancia, nacimiento de hijos prematuros u hospitalizados y asistencia a exámenes.
- Licencias parentales o de emergencia, incluso superiores a lo requerido legalmente.

Vacaciones

- Garantía del disfrute íntegro de las vacaciones asignadas, incluyendo días adicionales a los exigidos por ley y/o días por antigüedad.

Beneficios y apoyo al bienestar

- Seguro médico privado para los empleados y, en algunos casos, con posibilidad de ampliar la cobertura a familiares con condiciones ventajosas.
- Programas y recursos de bienestar, integración y prevención.
- Servicios de asistencia confidencial que ofrecen asesoramiento personal, psicológico y/o legal a los empleados y sus familias.

Además de las medidas comunes, en España se aplican beneficios y acciones adicionales orientadas a la conciliación y al bienestar del personal:

- Seguro de vida y accidentes, seguro médico (ya mencionado entre los beneficios comunes) y seguro dental.
- Un día adicional de vacaciones por cada cinco años de servicio, a partir de los 20 años.

- Permiso por matrimonio o registro de pareja de hecho.
- Permiso por enfermedad grave u hospitalización de familiares y acompañamiento a la realización de pruebas diagnósticas invasivas, cuando se requiera por prescripción facultativa.
- Permiso no retribuido de hasta un mes en caso de fallecimiento de cónyuge, pareja de hecho o hijo/a.
- Permiso para someterse a técnicas de reproducción asistida durante la jornada laboral, permiso para exámenes prenatales y técnicas de preparación al parto o para preparación en los casos de adopción.
- Permiso para asistir a consulta médica durante el horario de trabajo.
- Dos horas diarias de flexibilidad para personas trabajadoras con hijos con discapacidad igual o superior al 33%.
- Posibilidad de adaptación funcional y/o de jornada por disminución de la capacidad física o psíquica.
- Adaptación de la jornada o el puesto de trabajo durante los periodos de embarazo y lactancia.
- Permisos por causa de fuerza mayor o situación especial.
- Posibilidad de prestar servicios en la modalidad de teletrabajo para puestos teletrabajables.
- Desconexión digital, lo que contribuye a la mejora de la conciliación y el bienestar de las personas trabajadoras.
- 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 jornada, 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 el Reino Unido, en el marco del cumplimiento de la Normativa de Trabajo Flexible y la Ley de Derechos Laborales de 1996, Aena amplía sus compromisos mediante:

- Cinco días adicionales de vacaciones sobre lo exigido legalmente.
- Licencias parentales de emergencia de hasta cinco días, superiores a la normativa.
- Seguro médico privado familiar a través de BUPA.

En Aena Brasil, conforme al Acuerdo Colectivo de sus aeropuertos, se contemplan medidas específicas como:

- Reducción de la jornada laboral para mujeres gestantes.
- Beneficios complementarios como seguro de vida, seguro médico (ya mencionado) y seguro dental.

En España, además, destaca el **Programa Bienestar 360**, aplicable a todo el personal de Aena, el cual fomenta una cultura de prevención, promoción de la salud, bienestar emocional y conciliación. Este programa incluye el **Programa de Atención a la Conciliación**, que ofrece recursos básicos y especializados para favorecer la conciliación familiar y laboral a las personas trabajadoras y a sus familiares de primer grado. Entre los servicios disponibles se encuentran el asesoramiento en protocolos vitales (como enfermedades crónicas o nacimientos) y apoyo en áreas legales, fiscales, financieras, sociales y de bienestar personal. En 2025, se han registrado 5.212 usos de los servicios del programa (4.213 en 2024).

Adicionalmente, Aena cuenta en España con un **Programa de Acción Social**, regulado por el Convenio Colectivo vigente y gestionado a través de la Comisión Paritaria de Acción Social. Este programa actúa como mecanismo preventivo al atender a diversas necesidades del personal, como gastos educativos, conciliación familiar, salud, discapacidad, que fomentan la motivación del personal y la mejora del clima laboral. Asimismo, al ofrecer ayudas económicas directas, se mitigan los impactos negativos asociados a dificultades personales y familiares, reparando así situaciones que podrían afectar la productividad y el bienestar del empleado. Como resultado, el programa favorece un ambiente de trabajo respetuoso y digno y promueve la conciliación de la vida laboral y personal, contribuyendo directamente al impacto positivo material identificado en esta materia. Esto se evidencia en la alta satisfacción del personal y el significativo volumen de ayudas entregadas que ascienden a más de 12.000 con una inversión de 1,58 millones de euros en 2025.

Respecto a las opciones de jubilación de las personas trabajadoras, además de la jubilación ordinaria, en el vigente Convenio Colectivo también se establece la opción de la jubilación voluntaria y anticipada, así como de la jubilación parcial. Para todas aquellas personas que se jubilen, Aena ha desarrollado en España un **Programa integral de transición a la jubilación**, como medida preventiva para anticipar y gestionar los retos asociados a esta etapa vital. Este programa, reactivado a través de la Dirección de Talento, Diversidad y Bienestar, mitiga posibles impactos negativos relacionados con la adaptación a la jubilación y ofrece herramientas para una transición planificada y satisfactoria, reparando incertidumbres y favoreciendo el bienestar del personal senior. Asimismo, este programa contribuye a la transferencia ordenada de conocimiento institucional, crítico para mitigar el riesgo operativo derivado de las limitaciones en la renovación de competencias. El programa incluye talleres de preparación para la jubilación que abordan aspectos financieros, emocionales y de planificación de la nueva etapa vital. Se proporciona asesoramiento financiero especializado sobre optimización de pensiones, gestión de ahorros y planificación de gastos post-jubilación, garantizando que los empleados cuenten con las herramientas necesarias para una transición económica segura. En el ámbito emocional, se ofrece apoyo psicológico para facilitar el cambio de identidad laboral y la adaptación a nuevas rutinas, reconociendo que la jubilación representa un cambio significativo en la vida de las personas. Asimismo, se implementan programas de transferencia de conocimiento mediante mentoría, que permiten al personal próximo a jubilarse transmitir su experiencia y conocimiento institucional a sus sucesores, asegurando la continuidad organizacional y valorando la contribución de los empleados senior. Este programa integral de transición a la jubilación refleja el compromiso del Grupo Aena con el bienestar de su personal en todas las etapas de su vida laboral, reconociendo la valiosa contribución de los empleados senior y asegurando que su salida de la Compañía sea digna, planificada y respetuosa.

Igualdad de trato y oportunidades para todos

El Grupo Aena impulsa la igualdad de oportunidades, la diversidad y la inclusión como ejes estratégicos para el desarrollo profesional de su plantilla, contribuyendo al impacto positivo “Fomento de la igualdad de oportunidades, inclusión, diversidad, mérito y capacidad para el desarrollo profesional de las personas trabajadoras”. El Grupo tiene en cuenta la opinión de sus empleados acerca de la igualdad mediante encuestas, anónimas y confidenciales, cuyo propósito es conocer la percepción de los empleados que quieran participar sobre los distintos aspectos relacionados con la igualdad de oportunidades en el entorno laboral, así como la visión sobre la gestión de la diversidad en el Grupo.

A continuación, se presentan las principales actuaciones implementadas en 2024 y 2025, organizadas por región:

En España, Aena financia anualmente **Programas de Alta Especialización**, con el objetivo de alcanzar al menos un 50% de participación femenina. En 2025, este objetivo se ha alcanzado, logrando un 50% de mujeres (64% en 2024). Además, en 2025 3 mujeres han participado en los **Programas “Promociona”, “Progresa” y “Proactiva”** (3 en 2024), impulsando la presencia femenina en la alta dirección.
Además, se ha continuado con el **Programa Comunicarte**, iniciado en 2024, con el objetivo de mejorar las competencias de comunicación del personal con puestos de responsabilidad. Este programa favorece el desarrollo profesional de las mujeres, poniendo el foco en las mujeres directivas/mandos intermedios de la compañía. En este sentido, se ha impartido formación presencial en cohesión y alineación de equipos, así como formaciones online en escucha activa, cómo dar feedback o cómo desarrollar una mentalidad para el cambio.

Durante el ejercicio 2025, se priorizó la incorporación de mujeres en posiciones infrarrepresentadas como Mantenimiento y *Science, Engineering, Technology (*SET). Para ello, se difundieron ofertas laborales en universidades, colegios profesionales y centros educativos, captando talento femenino. Estas acciones tienen como objetivo consolidar la presencia del Grupo Aena en foros, institutos, universidades y ferias para atraer mujeres y jóvenes talentos en roles estratégicos.

La Comisión Paritaria de Igualdad y Diversidad supervisa la eficacia de las acciones implementadas y monitorea el cumplimiento de las metas establecidas (descritas en la sección S1-5). Entre las iniciativas de la igualdad, diversidad y prevención del acoso, están:

- **Programa “Embajadores de marca y diversidad”**: involucra a los empleados que encarnan la identidad corporativa y se identifican con su cultura, propósito y oferta de valor, ayudando a difundirlos para visibilizar las fortalezas de Aena y mejorar su atractivo en el ámbito del desarrollo profesional, tanto internamente con todos los empleados como externamente con clientes y público en general. Durante 2025, los embajadores de marca han participado en varias iniciativas, celebradas en diversas ubicaciones geográficas, difundiendo la propuesta de valor como empleados de Aena en España. En este sentido, han participado en proyectos transversales de difusión interna como embajadores del **Programa Innova**. Actualmente el número de Embajadores es de 216, de los cuales 107 son mujeres y 109 son hombres (153 en 2024, 82 mujeres y 71 hombres). Esta iniciativa está enmarcada dentro del **Programa *Employer Branding***, dirigido a atraer y retener el talento mediante el fomento del sentimiento y orgullo de pertenencia, participando anualmente en ferias de empleo de universidades, centros formativos así como cámaras de comercio y otras instituciones, para promocionar las convocatorias de empleo y dar a conocer las diferentes oportunidades de trabajo de la empresa. La actividad del embajador ayuda a generar un impacto positivo en la Marca Empleador, y por tanto, en la atracción de talento. En este marco, en 2025, se ha acudido a 36 Ferias de empleo (33 en 2024) en diferentes puntos geográficos, además cuenta con 33 convenios de colaboración con Universidades (33 en 2024) y Centros Educativos para realización de prácticas académicas o formativas, con un total de 119 estudiantes durante 2025 (108 en 2024).

- En el marco del análisis de situación llevado a cabo para el cierre del II Plan de Igualdad y preparación para la elaboración del **III Plan de Igualdad**, se realizó, en octubre de 2025, una encuesta sobre igualdad y diversidad. Esta tiene como objetivo recabar la opinión de las personas trabajadoras sobre las políticas y acciones de Aena en materia de igualdad y diversidad, así como valorar si se percibe un trato equitativo entre hombres y mujeres. Cabe destacar que, según los resultados, la mayoría de los encuestados considera que en Aena existe igualdad de trato y de oportunidades entre hombres y mujeres, y en especial en lo que se refiere al acceso a la formación, a los sistemas de promoción y a la retribución igualitaria.
- Difusión de las convocatorias de los procesos de selección en las asociaciones de mujeres víctimas de violencia de género, así como realizar acciones de sensibilización a través de la publicación de artículos o la iluminación de aeropuertos en fechas señaladas.
- Respecto a la **prevención del acoso** periódicamente difundimos el Protocolo de prevención de acoso sexual y/o por razón de sexo, por orientación sexual y por identidad sexual o expresión de género. Asimismo, incluimos dicho protocolo en la información que se entrega a las nuevas incorporaciones.
- Programas de **formación** en materia de igualdad ofrecidos al 100% de la plantilla; incluyendo acciones de sensibilización sobre acoso y diversidad, lo que contribuye a un ambiente laboral inclusivo y respetuoso. Estas capacitaciones incluyen formaciones en: lenguaje inclusivo y no sexista, igualdad en procesos de selección, prevención y actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo, y la eliminación de sesgos.
- **Acciones de Sensibilización y Visibilidad**. Durante 2025, se ha publicado periódicamente en la newsletter una sección específica “Contamos por igual” con entrevistas a mujeres profesionales de Aena en 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.

Además, se ha participado, entre otros, en los siguientes **eventos**:

- Publicación en la newsletter de un Monográfico del 8 de marzo (Día Internacional de la Mujer), así como celebración de del evento "Contamos por igual: contexto de la igualdad de género en Aena".
- 12ª Cumbre de mujeres juristas del Ilustre Colegio de la Abogacía de Madrid.
- Celebración de días internacionales como el día de la Mujer y la niña en la ciencia.
- Participación en el Muy Scient Fest.
- Participación en el evento “Visibles”, dirigido a mujeres en profesiones masculinizadas.
- Asistencia a diferentes mesas redondas sobre igualdad en las que mujeres profesionales participan representando a Aena.
- Participación en la V edición de la jornada Mujeres Tech organizada por Womenalia con motivo del día internacional de la mujer en la tecnología.
- Participación en el evento “Yo soy ingeniera” organizado por Womenalia, con motivo del día internacional de la mujer en la ingeniería.
- Asistencia a la gala Women of the Year organizada por la revista Glamour España para recoger el premio “Liderazgo” concedido a nuestra Directora general Comercial e Inmobiliaria.
- 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.

También se han realizado acciones vinculadas al colectivo LGTBI+. En 2024, se puso en marcha el **Plan de Gestión de la Diversidad LGTBI+**, orientado a mejorar la inclusión de personas LGTBI en el ámbito laboral. A lo largo de 2025, en el desarrollo del Plan se destacan los siguientes objetivos alcanzados:

- Creación y divulgación de un video para dar a conocer el grupo de Diversidad LGTBI+.
- Celebración del primer Córner de Diversidad LGTBI+ para reforzar la idea de Aena como un espacio inclusivo en el que las personas puedan expresarse libremente. El encuentro tuvo una gran acogida. A raíz de este evento el número de integrantes del grupo de Diversidad creció significativamente.
- Iluminación de aeropuertos con los colores de la bandera arcoíris, e inclusión de estos colores en la difusión de noticias del Aena 360 con motivo de la celebración del día del orgullo.
- Publicación de una serie de artículos sobre temas de Diversidad de género: LGTBI+ en el deporte, día internacional de la bisexualidad, día internacional de la visibilidad no binaria, etc.
- Participación en eventos organizados por 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.

– Acciones de sensibilización: Día Internacional contra la homofobia, transfobia y bifobia, para concienciar sobre la discriminación y abusos que todavía sufren en nuestra sociedad personas homosexuales, transexuales y bisexuales (LGBTI). Día del Orgullo (Córner de Diversidad LGTBI+, Taller "Sensibilización sobre D&I LGBTI para la plantilla", impartido por REDI), Día de la Visibilidad Bisexual y Día Internacional de la visibilidad Intersexual.

Como resultado de las acciones descritas, en España, Aena ha alcanzado diversos **hitos y reconocimientos** en 2025:

- Galardón *Best Company For All Talent* 2025. Este galardón reconoce el compromiso de las empresas con el desarrollo de todo el talento, con especial atención al talento femenino y a la diversidad. Lo otorga la revista Equipos & Talento, el medio de referencia en Recursos Humanos dirigido a responsables en este ámbito, Selección, Formación y Gestión de Personas de las mejores empresas del país.

- Mención de Honor por la Igualdad. En el marco de la XII Cumbre de Mujeres Juristas, el Ilustre Colegio de la Abogacía de Madrid ha otorgado a Aena la Mención de Honor por hacer de la igualdad "un principio esencial de su estructura y su cultura". En un sector históricamente masculinizado, Aena ha demostrado que el liderazgo femenino no es una excepción, sino una norma posible y necesaria.

- *Empowering Women Talent*. Aena ha sido reconocida por segundo año consecutivo, por su compromiso con la igualdad y el impulso del talento femenino. Equipos y Talento es una asociación de larga trayectoria, que promueve la formación, el desarrollo y el intercambio de buenas prácticas que reconoce el compromiso de Aena para convertirse y desarrollarse como un empleador de referencia.

- *Europe's Best Employers* 2025 del *Financial Times*. Aena ha sido Incluida en la lista de *Europe's Best Employers* 2025 del *Financial Times*, en el puesto 265 (de mil), y el 10º entre las 33 empresas españolas. La lista se elabora a través de una encuesta independiente entre una amplia muestra de empleados de empresas con al menos 500 trabajadores dentro de Europa, lo que permite obtener una muestra representativa de la fuerza laboral empleada por grandes organizaciones en cada país.

- Certificación 2025 *Top Employer* Spain. Que reconoce a Aena como una de las mejores empresas empleadoras. Esta certificación, otorgada por el *Top Employer Institute*, reconoce a las empresas comprometidas con alcanzar los más altos estándares en la gestión de personas. La certificación de *Top Employers Institute* es un referente global de excelencia en las buenas prácticas que reconoce el compromiso de Aena para convertirse y desarrollarse como un empleador de referencia.

- Mercotalento. Aena, ha sido distinguida como empresa líder en su sector (infraestructuras, servicios y construcción) en atracción y retención de talento, según el ránking de Merco Talento España 2025. La compañía se sitúa en el puesto 37 en la clasificación general elaborada por Merco, el monitor empresarial de reputación corporativa de referencia en España y Latinoamérica.

- Ranking de empresas por la igualdad concedido por Woman Forward 2025 (puesto 18). Reconocimiento a las organizaciones por su compromiso con la igualdad de género en el entorno empresarial.

- En 2025, Aena ha realizado las acciones requeridas para mantener el distintivo Igualdad en la Empresa (DIE) obtenido en 2023. 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 a la Red DIE en España, 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.

Referente al Aeropuerto de Londres-Luton se han desarrollado las siguientes actuaciones:

- LLA se ha unido al *Aviation Industry Skills Board* (AISB) con el **Programa de desarrollo de habilidades "*Classroom to Careers*"**: estas son oportunidades de desarrollo y vías de empleo para jóvenes locales, a través de talleres de habilidades esenciales impartidos por empleados de LLA y un programa de educación ambiental dirigido a niños en edad de escuela primaria de la zona.

- Se puso en marcha un programa de aprendizaje que actualmente ofrece oportunidades en Experiencia del Cliente, Salud y Seguridad, Comercial, Marketing Digital y Sostenibilidad para mayores de 18 años que residan en los códigos postales LU1 – LU4.

- El Compromiso Empresarial "Visión para la Alfabetización", para mejorar los niveles de alfabetización en el Reino Unido. El National Literacy Trust fue anunciado a principios de año como uno de los dos nuevos socios benéficos de LLA, junto con *Tokko Youth Hub*, una organización benéfica dedicada a apoyar a niños y jóvenes en Luton. Ambas asociaciones tendrán como objetivo proporcionar oportunidades de desarrollo de habilidades e intervenciones de aprendizaje a lo largo de la trayectoria escolar de los estudiantes.

- Intercambio de Libros de LLA: promoviendo el bienestar y la alfabetización a través de un programa de intercambio de libros.

- Apoyo a diversos eventos de bienestar, como el mes de la salud masculina y femenina, reconociendo y celebrando diversos eventos de varios calendarios religiosos, fomentando conversaciones sobre salud mental y bienestar, así como sobre la menopausia; ofreciendo apoyo a los empleados con responsabilidades de cuidado, apoyando a la comunidad LGBTQ+ a través del mes del orgullo, celebrando a los hablantes de LSE (Lengua de Signos Británica).

- Además, dentro de la intranet se ofrece una variedad de recursos para animar a los empleados a reflexionar sobre lo que la diversidad significa para ellos y cómo esto puede reflejarse en nuestras formas de trabajar.

- También se lanzó una encuesta de ED&I (Igualdad, Diversidad e Inclusión) en 2025 para recopilar datos demográficos de los empleados; la encuesta es actualmente de carácter voluntario y los empleados no tienen ninguna obligación de rellenarla.

Por su parte, 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 más de un 38 % 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.

- 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 alcanzaba el 37% y en el 2025 ha sido de 38,55 %.

Adicionalmente, en el marco de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena Brasil 2024-2040, se han establecido las siguientes líneas de actuación del **Programa de Compromiso Socia**l:

- Diversidad e inclusión: Establecer pautas, comités y prácticas estructuradas para promover la diversidad y la inclusión en toda la organización, con el objetivo principal de alcanzar el 50% de mujeres en puestos de liderazgo para 2040.

- Desarrollo de la carrera profesional: Alinear la sostenibilidad, ESG, el desarrollo y la planificación de carrera con los objetivos de Aena Brasil.

- Conciliación y motivación: Estimular el equilibrio, el compromiso y el bienestar con una gestión estructurada, liderazgo ético, salud mental, seguridad ocupacional y responsabilidad social continua, buscando una puntuación de 9 en la encuesta de clima con un 90% de engagement y una rotación voluntaria inferior al 5% para 2040.

- Satisfacción del cliente: Estructurar políticas sostenibles y de gestión continua para la excelencia en las relaciones con los clientes, con el objetivo de aumentar la satisfacción del cliente a 8,75 y tener un NPS superior a 85 en accesibilidad para 2040.

- Desarrollar una cultura sostenible: Promover la inclusión, el desarrollo local, la sostenibilidad, la transparencia y el respeto de los derechos humanos, involucrando a las partes interesadas y aumentando los programas de desarrollo y las campañas de divulgación para 2040.

Formación y desarrollo de capacidades

S1-4 37, S1-4 38 (c), S1-4 38 (d)

El Grupo Aena impulsa el desarrollo profesional de su plantilla mediante iniciativas estratégicas que fortalecen las competencias, fomentan la transformación cultural y digital, y promueven la igualdad y la retención de talento. Entre estas iniciativas encontramos programas de desarrollo (*coaching, mentoring, leadership*, transición digital, educación cultural, etc.), que cubren a todos los empleados, incluidos los que están a tiempo parcial o con contratos temporales.

Desde Aena, en España, se han llevado a cabo las siguientes iniciativas:

- **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 2025 se ha continuado con el programa de gestión de potencial "**Personas 4.0**", donde se han finalizado los *Assessment* presenciales, con un total de 7 ediciones (30 en 2024) para un total de 56 personas trabajadoras (224 en 2024).

Entre las formaciones proporcionadas por el Grupo Aena para los empleados destacan las siguientes:

- **Formación en Igualdad**: a lo largo de 2025 han participado en programas de formación en materia de igualdad entre hombres y mujeres 1.043 personas (8.344 hasta 2024); de ellas, 251 personas (585 en 2024) ha realizado este año el curso "Igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres". Todas las personas que se incorporan a Aena en España reciben convocatoria a este curso. En Brasil, no existe una formación estructurada como tal, pero se organizan charlas con ponentes externos sobre esta materia.

- **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, impartidos por prestigiosas escuelas de negocio como IESE, ESADE, IE y diversas universidades. En 2025, 6 directivas participaron en estos programas (18 en 2024), centrados en el desarrollo de competencias directivas.

- ***Compliance***: 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:** 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:** plan formativo específico para impulsar la transformación digital hacia metodologías ágiles, que abarca tanto formación técnica como conductual, dirigida a diversos equipos de Aena. En Brasil, no hay formación establecida en Innovación, mientras que la formación en Inteligencia Artificial está disponible únicamente para los colaboradores de la Dirección de Asesoría Jurídica.

- **Ciberseguridad y TIC:** 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:** 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 y Programa *Customer Centricity*.

- **Acoso Sexual, Salud y Seguridad**: acciones formativas orientadas al fomento de la cultura preventiva y responsable frente a los riesgos generales y específicos en el entorno laboral.

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:

- **Programa de *Coaching***: proceso creativo de transformación, fundamentado en el círculo de reflexión-acción, para impulsar el potencial de las competencias conductuales y mejorar el desempeño profesional. Se basa en una metodología no directiva personalizada, basada en el diálogo, que potencia el autoconocimiento, la autoconfianza, la automotivación, la independencia y la responsabilidad de los coaches. Los procesos de equipo se enfocan fundamentalmente hacia la mejora de la cohesión de sus miembros y en dinamizar su funcionamiento (visión, comunicación, interacción, liderazgo, alienación roles, gestión de cambios y conflictos), para la mejora del rendimiento del equipo, teniendo en cuenta la situación de partida del mismo. Este programa se inició en 2007 con coaches externos y desde 2011 contamos además con coaches internos, que ejercen su función con códigos deontológicos y procedimientos comunes. En 2025 han participado 23 personas (20 personas en 2024), de las cuales un 39% son mujeres (25% en 2024) y un 61% hombres (75% en 2024). La media de satisfacción en este ejercicio es de 7,8 (7,81 en 2024), en una escala de 0 a 8.

- **Programa de *Mentoring* "Líderes desarrollando líderes":** 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 *mentee*s. Hasta 2025, han participado 327 personas desempeñando los roles de mentor o mentee (304 hasta 2024), de las cuales 142 son mujeres (131 hasta 2024), representando estas un 43 % (43 % hasta 2024). De las personas incorporadas al programa en 2025, las mujeres representan el 48%. El grado de satisfacción evaluado alcanza el 3,9 sobre 4 en las 11 ediciones totalmente finalizadas y evaluadas hasta la fecha.

Desde el Grupo Aena se han implementado enfoques no tradicionales de *mentoring*:

- ***Mentoring* Recíproco Internacional:** Este novedoso programa, lanzado en 2024 para impulsar la integración de las filiales internacionales (Brasil y Aeropuerto de Londres-Luton) con la matriz Aena en España, busca favorecer el conocimiento mutuo entre unidades empezando por posiciones críticas, integrar la multiculturalidad entre España, Reino Unido y Brasil, generar vínculos de relación y entendimiento entre personas clave que irradien una actitud positiva hacia los diferentes grupos de negocio, y enriquecer la experiencia y visión de quienes participan. Las parejas están conformadas por una persona de primer nivel de Brasil y una de primer nivel de España. Así como una persona de primer nivel del Aeropuerto de Londres-Luton y otra de nivel similar en España. En los procesos finalizados, la valoración global del programa es de 3,75 sobre 4, con un alto grado de satisfacción personal y entendimiento entre los participantes. En 2025 se ha mantenido el programa lanzándose dos nuevas ediciones España-Aena Brasil (6 parejas) y una nueva edición España-London Luton Airport (dos parejas). El total de personas incorporadas al programa en 2025 ha sido de 16, que se suman a las 8 incorporadas en 2024 dando un total de 24 participantes en el programa hasta diciembre de 2025

- ***Mentoring* Cruzado:** 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” y *”Empowering Women Talen*t”. En 2025 se ha mantenido la participación en ambas iniciativas con 1 pareja mentor-*mentee* en el primero seis parejas de mentoras y *mentees* en el segundo: 14 personas en 2025. El propósito de estos programas es impulsar el talento femenino y promover la incorporación de las mujeres a puestos directivos, por lo que todas las *mentees* en estos programas son mujeres.

- ***Mentoring* Recíproco entre directores:** pone en relación a un director o directora de amplia experiencia en Aena con un director o directora de nueva incorporación, preferentemente de áreas funcionales diferentes. El programa tiene como objetivo facilitar la integración de la persona recién incorporada y enriquecer la visión de la experta en Aena. En 2025 se han incorporado dos parejas (4 personas).

En relación con las actuaciones relativas al personal propio, el Grupo Aena realiza un seguimiento y evaluación de su eficacia mediante un enfoque integral. En primer lugar, se llevan a cabo reuniones con las comisiones paritarias correspondientes para evaluar la implementación de las políticas y planes, 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 y analiza la evolución de los resultados mediante el cálculo de KPIs específicos, 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. Todas estas iniciativas requieren la asignación de gastos operativos (OpEx) para su ejecución y se incluyen los presupuestos de Aena.

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 todo este proceso, se involucra a los representantes de las personas trabajadoras en la evaluación de estas iniciativas, asegurando que las preocupaciones y sugerencias de la plantilla se consideren en la toma de decisiones. En España, durante 2025 se han llevado a cabo encuestas a toda la plantilla sobre la comunicación en los equipos y sobre igualdad y diversidad. La encuesta sobre comunicación tiene como objetivo principal identificar las áreas de mejora en la comunicación interna, para diseñar actuaciones y establecer planes de acción que ayuden a lograr una comunicación más eficaz y fluida, tanto dentro de los equipos como entre equipos diferentes, así como detectar las fortalezas para potenciarlas. Todo ello, con la convicción de que las mejoras en la comunicación redundan en una mayor satisfacción y en el bienestar emocional de los colaboradores, aspectos directamente vinculados con el mantenimiento de un ambiente de trabajo respetuoso y digno. Fruto de los resultados y análisis de la anterior edición de esta encuesta, realizada en diciembre de 2024, durante 2025 se estableció un plan de acción integrado en la segunda fase del **Programa Comunicarte**, cuyas actuaciones se resumen en:

- Profundizar durante las reuniones de los equipos en temas de carácter estratégico, nuevos proyectos, sostenibilidad, premios de innovación, etc. y en materia de cumplimiento, para aumentar la sensibilización en este aspecto.

- Poner mayor foco en la comunicación entre equipos de diferentes áreas funcionales dentro de la misma dirección o entre diferentes áreas del mismo centro/aeropuerto, organizando reuniones en las que pueda participar otra área funcional, con la finalidad de ampliar el conocimiento sobre las funciones y proyectos de otras áreas y mejorar así las interacciones y cooperación entre ellas.

- Llevar a cabo, por parte de los responsables de equipo, reuniones periódicas individuales o colectivas, compartiendo sus conocimientos y experiencia, así como apoyar e implicarse en los programas de desarrollo de sus colaboradores, promover su participación en foros, formación, eventos, comités, reuniones externas e involucrarles en los retos del área.

- Promover el desarrollo profesional con feedback constructivo de manera periódica.

- Propiciar espacios de diálogo, como desayunos, reuniones formales o informales, para profundizar en las necesidades y preocupaciones del propio equipo, incorporar nuevas iniciativas o compartir objetivos y proyectos.

- Organizar jornadas u otras iniciativas que den a conocer las funciones realizadas por otras áreas para mejorar la colaboración interdepartamental y establecer sinergias.

De cara a identificar de manera global cuál es la opinión de sus empleados acerca de trabajar en Aena, lo que permite evaluar la efectividad de las medidas adoptadas en relación con el ambiente de trabajo y la satisfacción del personal, el Grupo ha implementado la metodología Merco Talento. Desde la Dirección de Organización y Personas invitan a sus empleados a participar activamente en esta encuesta para recoger la opinión que tienen los empleados sobre Aena, acerca de la atracción y retención del talento y la opinión de otras empresas que están en el ranking MercoTalent.

S1- 5: Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos de importancia relativa, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa

S1-5 44, S1-5 46 (MDR-T), S1-5 47 (a-c)

Condiciones de trabajo

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 España, Aena establece objetivos estratégicos en colaboración con los responsables de cada área y las direcciones. La Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática supervisa el cumplimiento de estos objetivos, trabajando con sus departamentos para garantizar la correcta implementación de las acciones necesarias.

Entre los objetivos establecidos en el **Plan Operativo de Aena** para 2025, alineados con los objetivos del **Plan Estratégico**, en España, encontramos:

- Firma e implantación en 2025 del **II Convenio Colectivo** del Grupo Aena, que ha supuesto la adaptación normativa y técnica de la organización. El nuevo convenio incluye medidas que buscan mejorar las condiciones laborales y, al mismo tiempo, fortalecer la eficiencia de la compañía al dotarla de herramientas para garantizar la continuidad de la actividad aeroportuaria. Tras meses de trabajo y fruto del diálogo constructivo, la norma entró en vigor el 31 de julio de 2025, tras su publicación en el Boletín Oficial del Estado de España el día anterior. Desde ese momento, e incluso con anterioridad, la Organización se ha estado preparando y centrando en la puesta en marcha y aplicación de la nueva normativa, que refleja una visión compartida de futuro, en la que progreso, bienestar, implicación y desarrollo del capital humano van unidos.

- Creación de la figura de **Refuerzo de Personal Operativo** (RPO), como mecanismo ágil para la cobertura de necesidades operativas asegurando la continuidad y calidad del servicio. La figura del RPO se ha creado en 2025.

- Implantación y gestión del **Plan de Retribución flexible**, con el objetivo de ofrecer a las personas trabajadoras la posibilidad de acogerse voluntariamente a sistemas que permiten adaptar su paquete retributivo a sus necesidades personales. Durante el ejercicio 2025 se iniciaron las actuaciones necesarias para el diseño y desarrollo del Plan, estando prevista su implantación a lo largo de 2026.

- Desarrollo de actuaciones de promoción de la salud entre las personas trabajadoras a través del **Programa Aena Saludable**. En 2025 se ha conseguido la certificación de Aena Saludable.

Además de los objetivos y programas recogidas en el Plan Operativo, en el **Cuadro de Mando de Sostenibilidad**, que se presenta a la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, se establecieron en 2025 las siguientes metas relacionadas con la conciliación laboral:

	Resultados 2025	Objetivo 2025
Usos anuales del Programa de atención a la conciliación (PAC) y otros programas de *wellbeing* (nº)	5.212	4.300
Charlas/ eventos de *wellbeing* (nº)	9	9

En línea con el Impacto positivo “Fomento de la remuneración justa e igualitaria, libertad sindical, asociación y negociación colectiva”, cuenta con los siguientes objetivos incluidos en el Plan de Igualdad con el fin de seguir garantizando la igualdad en el sistema retributivo:

- Facilitar la auditoría retributiva conforme a la vigencia establecida para cada Plan de Igualdad con una periodicidad de seguimiento cada 4 años.
- Revisión anual del Registro Retributivo del personal de convenio de Aena y Aena SCAIRM, con una periodicidad de seguimiento anual, en el primer semestre de cada año.
- Informar a la Comisión Paritaria de Igualdad y Diversidad de las conclusiones obtenidas en la correspondiente revisión del registro retributivo, con una periodicidad de seguimiento anual, en el segundo trimestre de cada año.
- Revisión por parte de la Comisión Paritaria de Igualdad y Diversidad 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, con una periodicidad de seguimiento anual, en el tercer trimestre de cada año hasta 2025.

Respecto a las metas relacionadas con la **salud y seguridad**, en España se establecen una serie de metas buscando una mejora continua en función de los datos históricos:

		2024	2025
Índice de incidencia de siniestralidad	Meta[(A)]	771	679
	Resultados	621	760
Nº de accidentes	Meta[(A)]	58	58
	Resultados	53	67

[(A)] 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.

En 2025 ha habido un aumento en el número de accidentes, si bien la plantilla también ha sufrido un ligero aumento. Todos los sucesos son objeto de investigación y análisis, corroborando que la mayor parte de ellos son de carácter leve y debidos al factor humano. Para seguir mejorando en aspectos relativos a seguridad laboral, desde el servicio de prevención se están diseñando campañas de sensibilización que ayuden a reducir el número de accidentes en los próximos ejercicios.

En el **Reino Unido**, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de las siguientes metas en materia de condiciones laborales:

- Compartir más del 90% de las lecciones aprendidas de nuestros incidentes o accidentes de riesgo medio o alto en 2025.
- Aumentar el reporte de observaciones de seguridad con respecto al rendimiento del año pasado. Así, cada año, el número de reportes debe ser mayor que el que se hicieron el año anterior.
- Que el 80% de las acciones de auditoría interna se cierren dentro de los plazos establecidos.
- 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.
- Completar el 100% de las evaluaciones de riesgos de salud en cada departamento.

En Brasil, las metas se definen teniendo en cuenta las opiniones de los empleados recogidas a través de las reuniones mensuales con los gerentes de Recursos Humanos de los aeropuertos, donde se escuchan sugerencias y se crean planes de acción de mejora. Estas metas son establecidas por la Dirección de ESG con el apoyo de la Dirección de Recursos Humanos. Además, en el marco de la Estrategia de Sostenibilidad de Aena Brasil 2024-2040, se han establecido objetivos específicos en materia de compromiso social, que incluyen:

- Encuesta de clima laboral con una puntuación de 9 con un 90% de engagement (compromiso y vinculación)
- Tasa de gravedad de accidentes por debajo de 1000 para 2025.
- Aumentar la satisfacción del cliente a 8,00 y tener un NPS superior a 75 en accesibilidad para 2025.
- Aumentar los programas de desarrollo y las campañas de divulgación para 2040.

Igualdad de trato y oportunidades para todos

En España, Aena ha definido las siguientes metas, incluidas dentro del Cuadro de Mando de Sostenibilidad, que permiten evaluar tanto el cumplimiento como la eficacia las acciones, y que estaría 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 en España.
- Meta específica:

	2024	2025	Objetivo
Mujeres en el Consejo de Administración (%) [A]	**46,7 %**	**40,0 %**	**Mantener o superar el 40%**
Mujeres directoras Aeropuertos [B]	**26,9 %**	**29,4 %**	**Alcanzar el 25% en 2026**
Mujeres directoras Servicios Centrales [B]	**42,5 %**	**41,5 %**	**Alcanzar el 45% en 2026**

Cálculo consolidado, realizado sobre el total de hombres y mujeres en cada grupo/clase.
[A] Política de selección de miembros del Consejo de Administración de Aena en España. Ley Orgánica 2/2024, de 1 de agosto, de representación paritaria y presencia equilibrada de mujeres y hombres.
[B] Establecido en el Plan Estratégico de acuerdo a la NEIS 2 en la sociedad dominante.

En el Consejo de Administración se ha cumplido el objetivo de mantener en un 40% el porcentaje de mujeres, en línea con el requisito legal exigido.

En cuanto a los objetivos de mujeres directoras, en los Aeropuertos ya en 2025 se ha superado el objetivo marcado para 2026 en la sociedad dominante, alcanzando un 29,4% de mujeres directoras. Por su parte, en los Servicios Centrales el porcentaje es del 41,5%, próximo al 45% marcado como objetivo para 2026.

La evolución del número de mujeres en puestos de responsabilidad en Aena ha mostrado, en general, un crecimiento sostenido durante los últimos años, lo que se ha traducido en un avance en cuanto a la presencia femenina en los niveles organizativos superiores.

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 y Diversidad, que se reúne 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 las personas trabajadoras, y por tanto indirectamente con la propia plantilla, en el establecimiento, el seguimiento de los resultados y la evaluación de las metas. Por otro lado, aquellos objetivos de igualdad incluidos dentro del Cuadro de Mando de Sostenibilidad los supervisa la Comisión de Sostenibilidad y Acción Climática, trabajando con sus departamentos para garantizar la correcta implementación de las acciones necesarias.

En relación con Aena Brasil, el Plan Estratégico de Sostenibilidad busca establecer directrices, comités y prácticas estructuradas para promover la diversidad y la inclusión en toda la organización, junto con los siguientes objetivos:

- Alcanzar un 38% de mujeres en plantilla en 2025, habiendo superado dicha meta con un resultado de un 38,55% a cierre de ejercicio.
- 50 % de mujeres en posiciones de liderazgo, en la dirección y en los aeropuertos para 2040.

Finalmente, aunque en 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:

- Refuerzo de la presencia de mujeres en el conjunto de la organización, llegando a un 42% para 2025.
- 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.
- Creación e implantación del Programa de Diversidad e Inclusión, con el objetivo de contar con el programa completo para 2026 y ejecutar dos acciones anuales de diversidad e inclusión a partir de 2030, manteniéndose de forma continuada en 2040.

Formación y desarrollo de capacidades

En cuanto al impulso del crecimiento personal y profesional, destacan los siguientes objetivos establecidos en Aena para España:

	Resultados 2025	Objetivo 2025
Empleados en programas de Mentoring (nº acumulado)	374	352
Empleados formados en transformación digital y cultural (nº acumulado)	2.204	1.600
Empleados formados en Customer Centricity & Excellence (nº acumulado)	131	156
Alumnos becados (nº)	119	105

En Brasil, la Estrategia de Sostenibilidad cuenta con metas sobre el desarrollo de acciones de formación en calidad en la atención, orientadas al personal que interactúa con el público aeroportuario y corporativo, con el objetivo de asegurar que al menos el 90% del colectivo reciba la capacitación correspondiente en 2025.

S1-6: Características de los empleados de la Compañía

S1-6 48, S1-6 50 (a), S1 - 6 50 (b) i, S1 - 6 50 (b) ii, S1 - 6 50 (b) iii, S1 - 6 50 (c), S1-6 AR 55, S1 - 6 50 (d) i, S1 - 6 50 (d) ii, S1-6 50 (e), S1-6 50 (f)

En lo que respecta a la metodología utilizada para calcular la información presentada en las tablas siguientes, los resultados se expresan como el número total de personas asalariadas al cierre del ejercicio, es decir, a 31 de diciembre de 2025[25].

A continuación se presenta el número de personas trabajadoras por sexo, país y tipología de contrato de trabajo.

En el total de la plantilla, el porcentaje de mujeres es del 38%. En España, los porcentajes de mujeres y hombres están muy equilibrados, salvo en los colectivos de Mantenimiento y Servicio de Extinción de Incendios, donde las mujeres están infrarrepresentadas debido a que a sus procesos selectivos apenas se presentan candidatas, reflejo de la tendencia del país.

Cuadro 1- Información sobre el número de asalariados por sexo

Sexo	2024	2025
Hombre	6.510	6.831
Mujer	3.999	4.222
Otros	0	0
No notificado	0	0
Total	**10.509**	**11.053**

[25] Por referencia el dato del total de la plantilla se encuentra también en la Nota 28. Gastos por prestaciones a los empleados de las Cuentas Anuales Consolidadas 2025 - Bloque A.

Cuadro 2- Recuento de asalariados en países

País	2024	2025
España	8.714	9.141
Reino Unido	944	999
Brasil	851	913
Total	**10.509**	**11.053**

Cuadro 2.1- Distribución de empleados en la plantilla por nacionalidad

	% en plantilla		% en puestos directivos y de gestión	
	2024	2025	2024	2025
Española	82,42 %	82,16 %	91,51 %	91,27 %
Brasileña	8,03 %	8,19 %	2,19 %	2,17 %
Británica	6,81 %	6,88 %	5,13 %	5,47 %
Rumana	0,65 %	0,77 %	0,08 %	0,11 %
Polaca	0,60 %	0,59 %	0,15 %	0,14 %
Italiana	0,24 %	0,23 %	0,11 %	0,18 %
Alemana	0,10 %	0,08 %	0,08 %	0,04 %
Francesa	0,10 %	0,09 %	0,04 %	0,07 %
Otras	1,05 %	1,01 %	0,71 %	0,55 %
TOTAL	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Cuadro 3- Información sobre los asalariados por tipo de contrato, desglosada por sexo

	Mujer	Hombre	Otro[A]	No comunicado	Total
	2025				
Número de asalariados	4.222	6.831	0	0	11.053
Número de asalariados fijos	3.852	6.373	0	0	10.225
Número de asalariados temporales	362	453	0	0	815
Número de asalariados de horas no garantizadas	8	5	0	0	13
Número de asalariados a tiempo completo	3.835	6.549	0	0	10.384
Número de asalariados a tiempo parcial	387	282	0	0	669
	2024				
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

[A] Sexo según lo especificado por los propios asalariados.
Dato contabilizado en términos de plantilla de personal (*headcount*) a fecha de cierre del ejercicio.

Cuadro 4 - Información sobre los asalariados por tipo de contrato, desglosada por región

	2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total
Número de asalariados	9.141	999	913	11.053
Número de asalariados fijos	8.368	986	871	10.225
Número de asalariados temporales	773	0	42	815
Número de asalariados de horas no garantizadas	0	13	0	13
Número de asalariados a tiempo completo	8.622	883	879	10.384
Número de asalariados a tiempo parcial	519	116	34	669
	2024			
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

Dato contabilizado en términos de plantilla de personal (headcount) a fecha de cierre del ejercicio.

En relación con los contratos temporales de España, a 31 de diciembre de 2025 la tasa de temporalidad es del 8,46%, un 24% menos que el año anterior (11,12% en 2024). De ese porcentaje:

- Un 1,26% (2,16% en 2024) obedece a contratos de relevo (remanente de contratos de relevo de carácter temporal, previos a la entrada en vigor del Real Decreto-ley 11/2024, de 23 de diciembre, que introduce las modificaciones para este tipo de contratos, pasando de temporales a fijos a tiempo completo, a partir de abril de 2025).

- Un 1,66% (2,11% en 2024) corresponde 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 solo se considerasen contratos interinidad por sustitución de personas trabajadoras (5,10%) y contratos por circunstancias de la producción (0,44%), la tasa de temporalidad disminuiría a 5,54% (un 19% menos que el ejercicio anterior).

Esta reducción significativa de la temporalidad viene provocada por el incremento de contratos indefinidos en plantilla y por la nueva regulación estatal sobre el contrato de relevo, que pasa de carácter temporal a fijo a tiempo completo.

En el caso de Aena Brasil, la tasa de temporalidad es del 4,60% (3,41% en 2024). Además, de los 42 empleados (29 en 2024) que a fecha de cierre tienen carácter temporal, 34 (15 en 2024) están sujetos al "Programa Joven Aprendiz". Estos contratos de aprendizaje 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 temporalidad 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.

En el Grupo Aena, los datos de personas que abandonan la Compañía y tasa de rotación son los siguientes:

	2024	2025
Número de personas que han abandonado la empresa	420	473
Tasa de rotación de personal [A]	4,15 %	4,57 %
Tasa de rotación voluntaria [B]	1,97 %	2,03 %

[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.
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 2025 por baja voluntaria, despido, jubilación o fallecimiento, sin incluir las salidas originadas por no superar el periodo de prueba. Esta tipología de salida sí está recogida en las tablas que figuran a continuación “Tasa de rotación por edad, sexo y región”, motivo por el cual la cifra de tasa de rotación total difiere ligeramente en 2024 (4,15 % vs. 4,23 %).

La tasa de rotación voluntaria es únicamente del 2%, lo cual refleja que las condiciones laborales y medidas existentes garantizan la permanencia de las personas trabajadoras en la organización, a la vez que pone de manifiesto el compromiso del Grupo Aena con la fidelización del talento. Este indicador se traduce en una sólida estabilidad de la plantilla, lo que permite mantener el conocimiento y la experiencia necesaria para mantener los estándares de calidad y seguridad que requiere la gestión de infraestructuras críticas como son los aeropuertos. Esto sería difícil de lograr de otra forma, al ser Aena una empresa tan regulada y orientada al servicio público.

Tasa de rotación de personal por edad, sexo y región [A]

2025

Tasa de rotación total (%)	España			Reino Unido			Brasil			TOTAL		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total
Mayor de 50	4,24 %	5,52 %	**5,01 %**	9,09 %	12,59 %	**11,21 %**	16,67 %	14,63 %	**15,09 %**	**4,57 %**	**6,03 %**	**5,45 %**
Entre 30 y 50	1,05 %	1,86 %	**1,56 %**	8,23 %	6,40 %	**7,16 %**	14,47 %	12,87 %	**13,46 %**	**3,37 %**	**3,54 %**	**3,48 %**
Menor de 30	— %	6,25 %	**4,65 %**	2,70 %	9,09 %	**6,17 %**	18,46 %	15,96 %	**16,98 %**	**7,22 %**	**9,65 %**	**8,77 %**
Total	**2,61 %**	**3,65 %**	**3,26 %**	**7,38 %**	**8,35 %**	**7,94 %**	**15,38 %**	**13,54 %**	**14,22 %**	**4,08 %**	**4,87 %**	**4,57 %**

Tasa de rotación voluntaria de personal por edad, sexo y región [B]

2025

Tasa de rotación voluntaria (%)	España			Reino Unido			Brasil			TOTAL		
	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total	F	M	Total
Mayor de 50	0,49 %	0,37 %	**0,42 %**	4,55 %	6,67 %	**5,83 %**	8,33 %	9,76 %	**9,43 %**	**0,75 %**	**0,83 %**	**0,80 %**
Entre 30 y 50	0,99 %	1,64 %	**1,41 %**	6,06 %	5,18 %	**5,55 %**	8,09 %	7,43 %	**7,67 %**	**2,36 %**	**2,63 %**	**2,53 %**
Menor de 30	— %	6,25 %	**4,65 %**	2,70 %	4,55 %	**3,70 %**	13,85 %	11,70 %	**12,58 %**	**5,67 %**	**7,31 %**	**6,72 %**
Total	**0,73 %**	**1,20 %**	**1,02 %**	**5,09 %**	**5,44 %**	**5,30 %**	**9,29 %**	**8,35 %**	**8,70 %**	**1,83 %**	**2,15 %**	**2,03 %**

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]

Tasa de rotación voluntaria (%)	2024											
	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 %**

[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.

Como parte de la promoción de un entorno laboral positivo, se mide periódicamente el Índice de Compromiso de la plantilla. Este indicador refleja la percepción de los empleados sobre aspectos fundamentales como el contenido de su trabajo y el reconocimiento recibido por parte de la Compañía:

	2024	2025
Índice de compromiso [A]	81,98 %	86,20 %
Porcentaje de Plantilla cubierta [B]	2,14 %	18,30 %

[A] Índice de compromiso: Teniendo en cuenta todas las evaluaciones psicosociales que se hayan realizado durante el año, 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" (ITC). Según se contempla en el método F-PSICO 4.1 del INSST:
- 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.
[B] Porcentaje de plantilla cubierta: Proporción de empleados cubiertos por la encuesta respecto al total de la plantilla de la sociedad dominante.

El número total de personas asalariadas se refleja en la Nota 28. Gastos por prestaciones a los empleados - el número de empleados de las Cuentas Anuales Consolidadas 2025 - Bloque A.

El Grupo Aena no dispone de trabajadores no asalariados en su fuerza de trabajo, por lo que el requisito de divulgación S1-7 resulta no material. En consecuencia, no se incluye información relativa a las características de trabajadores no asalariados, conforme a lo establecido en el requerimiento de aplicación AR 61.

S1-8: Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social

S1-8 58, S1-8 60 (a - c), S1-8 63 (a - b), S1-8 AR 69, S1-8 AR 70

En 2025, el 99,54 % (99,70 % en 2024) de las personas asalariadas del Grupo Aena estuvo amparada por convenio colectivo.

En el Espacio Económico Europeo (EEE), y específicamente en España, en 2025 el 99,86 % (99,85 % en 2024) de las personas trabajadoras están cubiertas por convenio colectivo. Estos datos reflejan una consistencia en la cobertura de los representantes de las personas trabajadoras 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, cuya actualización ha entrado en vigor en 2025, mientras que en la plantilla de ADI (Aena, Desarrollo Internacional, SME, S.A.), 26 personas están sujetas al Convenio de Oficinas y Despachos (26 personas en 2024).

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 convenio colectivo. En Reino Unido, en 2025, un 90,90% estaban cubiertos por convenio (100 % en 2024), mientras que, en Brasil, la cobertura en 2025 es del 95,95 % (97,77 % en 2024).

A continuación, se muestra un resumen de la información:

Año	España	Reino Unido	Brasil
2025	**99,86 %** empleados cubiertos por convenio colectivo [A]	**99,90 %** empleados pueden unirse a un sindicato reconocido por la Compañía, o cualquier otro sindicato con fines de representación	**95,95 %** empleados cubiertos por convenio colectivo [B]
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]

Compromiso corporativo con el derecho de libertad de asociación y negociación colectiva de las personas trabajadoras 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 (RD 132/1985).
[B] En Brasil, no se incluye al Director General, al Director de Operaciones e Infraestructuras, al Director Presidente, ni a 34 empleados contratados bajo la modalidad de Jovem Aprendiz (Joven Aprendiz). Contrato especial de trabajo bajo el régimen de la CLT (Consolidación de las Leyes del Trabajo), diseñado para la formación técnico-profesional específica para jóvenes.

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%	España (99,86%)	Brasil y Reino Unido (98,01 %)	España (100%)

Este enfoque se sustenta en el compromiso corporativo del Grupo Aena de respetar la libertad de asociación y negociación colectiva de sus personas trabajadoras, 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, o un Comité de empresa de la Sociedad Europea (SE) o un Comité de empresa de la Sociedad Cooperativa Europea (SCE).

S1-9: Parámetros de diversidad

S1-9 64, S1-9 66 (a), S1-9 66 (b), 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		2025	
Alta Dirección	F	M	F	M
Total número por sexo	6	7	6	7
Total % por sexo	46 %	54 %	46 %	54 %

En lo que respecta a la alta dirección, se mantiene la paridad entre sus miembros con un 46% de representación femenina, siendo además notablemente superior al porcentaje que ostentan las mujeres en órganos de alta dirección de las empresas del IBEX 35 (23%).

	Distribución de la plantilla por franjas de edad (%) (Consolidado)			
	2024		2025	
<30 años (%)	536	5,10 %	635	5,75 %
30-50 años (%)	5.608	53,36 %	5.697	51,54 %
> 50 años (%)	4.365	41,54 %	4.721	42,71 %

Esta distribución por edad está correlacionada con la baja tasa de rotación, la permanencia en la empresa y la fidelización de las personas trabajadoras.

Por otra parte, observando la evolución de la distribución por franjas de edad respecto al año anterior, se aprecia que el mayor incremento porcentual se ha producido en el tramo de menores de treinta años. Esto evidencia la relevancia y el esfuerzo que el Grupo Aena está dedicando a la incorporación de talento joven.

S1-10: Salarios adecuados

S1-10 67, AR 72, AR 73 (a - b), S1-10 69

A cierre del ejercicio 2025, 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 España, según lo dispuesto por el Real Decreto 87/2025, de 11 de febrero, por el que se fija el salario mínimo interprofesional para 2025, se fija un salario mínimo de 1.184 €/mes (1.134 €/mes en 2024) equivalente a 16.576 € anuales (equivalente a 15.876 € anuales en 2024). Específicamente, en el 2025, el salario equiparado más bajo percibido en las empresas de Aena en España ha sido de 26.109 € (25.224 € en 2024).

Al comparar con el Salario Mínimo Interprofesional, se observa que el salario equiparado más bajo es un 58,0 % (59,0 % en 2024) superior al Salario Mínimo.

En el Reino Unido, la remuneración mínima supera los salarios mínimos nacionales establecidos por el salario mínimo nacional, que en 2025 fue de 14,25€ / 12,21 £ por hora (13,8€ / £11,44 por hora en 2024). El salario mínimo en el aeropuerto ha sido de 15,33 € / 13,13 £ por hora (€15,17 / £12,58 por hora en 2024).

En Brasil, los salarios mínimos para cada categoría quedan establecidos en el Acuerdo Colectivo de Aena Brasil. En 2025 el salario más bajo ha sido de 381,63 €/mes (360,80 €/mes en 2024). Estos salarios superan el mínimo legal nacional de 2025, situado en 240,59 €/mes, equivalente a 1.518 R$/mes (219,38 €/mes, equivalente a 1.412 R$/mes en 2024). En término porcentual, el incremento es de un 59,0 % (64,5 % en 2024) 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.

S1-11: Protección social

S1-11 72, S1-11 74 (a - e)

Los asalariados del Grupo Aena están cubiertos por la protección social, a través de programas públicos o a través de prestaciones ofrecidas por la Filial correspondiente contra la pérdida de ingresos debida a acontecimientos vitales importantes, tales como:

Acontecimientos vitales importantes	España	Reino Unido	Brasil
a) enfermedad	Aena complementa el 100% de las retribuciones estatales. Todos los empleados tienen un seguro de salud a partir de los 3 meses de antigüedad.	Programa de Asistencia al Empleado (EAP), Bupa *Healthcare*, salud ocupacional y fisioterapia	Programa gubernamental
b) desempleo a partir del momento en que el trabajador propio trabaja para la empresa	Prestaciones económicas por desempleo y medidas de protección frente al cese de actividad laboral (establecido en cada legislación nacional)		
c) accidentes de trabajo y discapacidad adquirida	Aena complementa el 100% de las retribuciones. El convenio establece un procedimiento para la adaptación funcional y/o de jornada por disminución de la capacidad física o psíquica.	Sistema de reporte y vigilancia de salud	Indemnización por reducción de capacidad laboral y cobertura obligatoria para enfermedades laborales
d) permisos por nacimiento y cuidado de hijos	Mujeres y Hombres: 19 semanas retribuidas y 4 no retribuidas (establecido en legislación) [(A)].	Licencia pagada nacimiento/adopción (4 semanas de permiso con sueldo completo y hasta 28 semanas retribuidas) Licencia parental de emergencia de hasta 5 días más cumplimiento de licencia parental exigida por el gobierno.	Mujeres: hasta 180 días remunerados. Hombres: hasta 20 días
e) jubilación[(B)]	Jubilación a los 68 años como fecha máxima. Procesos de jubilación parcial que se publican anualmente.	Trabajo flexible	_

[(A)] España. El Real Decreto-ley 9/2025, de 29 de julio, ha ampliado significativamente la duración de los permisos, pudiendo esta ampliación ser solicitada y disfrutada a partir del 1 de enero de 2026, siendo aplicable a hechos causantes desde el 2 de agosto de 2024: el permiso por nacimiento y cuidado del menor pasa a ser de 19 semanas para cada progenitor, de las cuales 17 semanas pueden disfrutarse durante el primer año de vida del menor y 2 semanas adicionales para el cuidado del menor hasta los 8 años. En el caso de familias monoparentales, el permiso asciende a 32 semanas, principalmente.
[(B)] En la Nota 22. Prestaciones de los empleados de las Cuentas Anuales Consolidadas 2025 - Bloque A, se encuentra información sobre jubilación anticipada.

En España, la protección social se articula principalmente a través de programas públicos, complementados por prestaciones específicas, entre las que cabe destacar el seguro médico privado, seguro de vida y accidentes, programas de atención a la conciliación y de apoyo emocional, así como diversos permisos y licencias que mejoran lo legalmente dispuesto en el Estatuto de los Trabajadores, tales como:

- Concesión de hasta 7 días por año natural para atender asuntos particulares.
- Mejora del permiso por fallecimiento, hospitalización y enfermedad grave de familiares y exámenes.
- Permiso de lactancia mejorado respecto a lo previsto en el Estatuto de los Trabajadores, pudiendo disfrutarse de una hora diaria de ausencia al trabajo, hasta que el menor cumpla 12 meses, o de una reducción de la jornada normal en media hora, o de un permiso retribuido de cuatro semanas de duración, a continuación del permiso de maternidad, siempre que la jornada sea normal, o en caso de personas trabajadoras con régimen a turnos o jornadas especiales, de 140 horas en servicios programados.
- En caso de hijos prematuros, las personas trabajadoras tendrán derecho a ausentarse del trabajo durante dos horas.
- Permiso no retribuido de un mes, en caso de fallecimiento del cónyuge, pareja de hecho o hijos.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton dispone de un sistema integral de salud y bienestar para sus empleados, los gerentes reciben formación para identificar signos de estrés o problemas de salud mental, y cuando se detectan estas situaciones se activa un protocolo que incluye la coordinación con Recursos Humanos, la derivación a Salud Ocupacional y el acceso tanto al Programa de Asistencia al Empleado como a *Bupa Healthcare*, proveedor privado que complementa la atención del sistema público NHS. Los problemas de salud mental se monitorizan independientemente de su origen, ya sea laboral o externo.

En caso de accidentes o dolencias físicas relacionadas con el trabajo, se aplica un sistema de reporte y vigilancia ocupacional que cumple con la normativa británica RIDDOR para accidentes que impliquen ausencias superiores a siete días o lesiones específicas. El servicio de Salud Ocupacional ofrece fisioterapia, evaluaciones ergonómicas y seguimiento individualizado. Tras cada investigación, los resultados se comparten con el personal para fomentar la prevención y se revisan las necesidades formativas.

En cuanto al permiso parental, LLA ofrece políticas mejoradas de permiso de paternidad/maternidad/adopción/permiso parental compartido. Además, los empleados también pueden beneficiarse del Permiso Parental No Remunerado legalmente establecido y del Permiso por Cuidado Neonatal. En caso de fallecimiento de un empleado, los beneficiarios del mismo están cubiertos por el seguro de vida de la compañía.

Además, el aeropuerto cuenta con un sistema documentado de trabajo flexible que permite ajustar horarios y modalidades según las circunstancias personales y familiares, incluyendo responsabilidades parentales y necesidades de empleados de mayor edad, facilitando su transición hacia la jubilación.

En Brasil, la protección social combina prestaciones gubernamentales con medidas empresariales. En caso de enfermedad, la empresa abona el salario completo durante los primeros quince días, tras lo cual la cobertura pasa al sistema público, que paga un porcentaje del salario. Respecto a accidentes y discapacidad, se otorga una indemnización en caso de reducción de capacidad laboral, y para enfermedades profesionales existe una cobertura obligatoria que la empresa cumple estrictamente.

En cuanto a los permisos por nacimiento, Brasil ofrece un amplio periodo: las mujeres tienen derecho a 120 días de licencia de maternidad, ampliables a 180 días, todos remunerados, mientras que los hombres cuentan con cinco días de licencia de paternidad, ampliables a veinte. Estas medidas favorecen la conciliación familiar y la corresponsabilidad en el cuidado de los hijos.

S1-12: Personas con discapacidad

S1-12 77, S1-12 78, S1-12 79, S1-12 AR 76

El 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. El Grupo aplica 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 personas trabajadoras con discapacidad, el Grupo Aena ha garantizado el respeto a la confidencialidad y los derechos de privacidad de las personas trabajadoras, 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.

En todos los países en los que opera, los datos se recogen atendiendo a la legislación vigente que determina quienes son considerados personas con discapacidad. En España se atiende a la definición estipulada por el Servicio Público de Empleo Estatal, así como a la normativa de integración laboral, que establece las medidas específicas de contratación. En este caso, una persona se reconoce como discapacitada cuando tiene un grado de discapacidad igual o superior al 33%. En Reino Unido se atiende a la legislación de igualdad y accesibilidad laboral, la cual determina que una persona es discapacitada si tiene una discapacidad física o mental que tenga un efecto sustancial y a largo plazo sobre las actividades cotidianas mientras que en Brasil se basan en los requisitos del Acuerdo Colectivo, utilizando un método propio de reclutamiento en cumplimiento de la obligación porcentual de plantilla. Para ello, cuentan con Inklua, una consultora especializada acreditada en el reclutamiento y selección de personas con discapacidad, y la plataforma Recrutei, donde se abren vacantes exclusivas para este colectivo.

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 PJC/804/2025, de 23 de julio**, por la que se establecen criterios generales para la adaptación de medios y tiempos y la realización de otros ajustes razonables en los procesos selectivos para el acceso al empleo público de personas con discapacidad.

En términos cuantitativos, a finales de 2025, 1,76 % de asalariados de la plantilla del Grupo Aena[26] cuenta con alguna discapacidad (1,65 % en 2024), distribuidos de la siguiente manera:

[26] En la Nota 28. Gastos por prestaciones a empleados de las Cuentas Anuales Consolidadas 2025 - Bloque A, se indica que la plantilla media con discapacidad del Grupo ha sido de 186 (165 en el 2024), datos que difieren de los reportados en el S1-12, debido a que aquí se están indicando datos totales anuales y no promedios.

	Empleados con discapacidad			
	2024		2025	
	Efectivos	% sobre la plantilla Total	Efectivos	% sobre la plantilla Total
España [A]	124	1,42 %	128	1,40 %
Reino Unido	27	2,86 %	35	3,50 %
Brasil	22	2,59 %	32	3,50 %
TOTAL	**173**	**1,65 %**	**195**	**1,76 %**

[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 las personas trabajadoras con discapacidad, asegurando el cumplimiento de la cuota mediante la aportación a entidades.
A fecha de publicación del presente informe, se ha iniciado el proceso para actualizar los datos de declaración de excepcionalidad del año 2025. En el primer cuatrimestre de 2026 se comunicará al SEPE los datos actualizados de este último ejercicio y la trazabilidad de los datos de los ejercicios 2022, 2023 y 2024 a través de los procesos de gestión administrativa que tiene habilitados el SEPE para tal fin.

S1-13: Parámetros de formación y desarrollo de capacidades

S1-13 81, S1-13 83 (a-b), S1-13 AR 77, AR 78

El Grupo Aena apuesta por la formación continua de su personal, considera que es fundamental para la sostenibilidad de su modelo de negocio y una incidencia positiva para sus empleados. La capacitación de los empleados no solo mejora las competencias y habilidades de los equipos, sino que también fomenta una cultura de innovación y seguridad. A continuación, se muestra el total de horas de formación y el promedio de horas de formación por empleado.

	2024			2025		
	Total horas formación	Total Empleados	Promedio de horas de formación por empleado [A]	Total horas formación	Total Empleados	Promedio de horas de formación por empleado [A]
Hombre	484.196	6.510	74,38	509.412	6.831	74,57
Mujer	247.191	3.999	61,81	216.768	4.222	51,34
Total	731.387	10.509	69,60	726.179	11.053	65,70

[A] Promedio de horas de formación por empleado: Número de horas de formación / número total de personas en plantilla al cierre de ejercicio

Para un desglose más detallado de las horas de formación y otros parámetros de formación adicionales a los requerimientos de la CSRD, consultar el capítulo 5: “Requerimientos de información de la Ley 11/2018 no contemplados o sujetos a reglas de transitoriedad por las NEIS - CSRD”.

Prácticamente la totalidad de la plantilla participa en el Sistema de Gestión del Desempeño, al igual que en 2024. La evaluación del desempeño profesional es una herramienta clave del Sistema de Gestión del Desempeño, ya que permite orientar el desempeño de las personas trabajadoras y complementar el desarrollo de competencias a través de la identificación de posibles acciones formativas.

	2024			2025		
	Porcentaje de la plantilla que ha recibido una evaluación de desempeño por sexo (%)	Número de evaluaciones realizadas por persona	Número de evaluaciones realizadas sobre el total acordado por la Dirección	Porcentaje de la plantilla que ha recibido una evaluación de desempeño por sexo (%)	Número de evaluaciones realizadas por persona	Número de evaluaciones realizadas sobre el total acordado por la Dirección
Mujer	100 %	1	100 %	99 %	1	100 %
Hombre	100 %	1	100 %	100 %	1	100 %

Nota: En el 2024 solo se tuvo en cuenta, en España y Brasil, al personal de estructura (mandos intermedios), que además de la evaluación del desempeño participan en una entrevista de evaluación, razón por la cual se han actualizado los datos.
En Brasil, los "aprendices" no tienen evaluaciones del desempeño.

S1-14: Parámetros de salud y seguridad

S1-14 86, S1-14 88 (a-e), S1-14 AR 80, S1-14 AR 89, AR 91, S1-14 AR 92

Los sistemas de Gestión de Seguridad y Salud Laboral en el Grupo están diseñados conforme a los requisitos legales y normativos vigentes de cada país, aplican a toda la plantilla y permiten proteger su salud y seguridad. Actualmente, el 100% de su plantilla se encuentra cubierta por el sistema de gestión de seguridad y salud.

Empleados propios cubiertos por el sistema de gestión de seguridad y salud del Grupo Aena (%)				
Región	2024		2025	
España	100 %	8.714	100 %	9.141
Reino Unido	100 %	944	100 %	999
Brasil	100 %	851	100 %	913

La información de los incidentes se recopila, evalúa y reporta según los requisitos establecidos por la CSRD, la cual homogeneiza las definiciones de lesiones y problemas de salud relacionados con el trabajo.

	2024	2025
Nº días perdidos por lesiones, enfermedades o fallecimientos relacionados con el trabajo	3.166	3.756
Fatalidades por mala salud	0	0
Fatalidades por accidentes laborales	0	0
Enfermedades relacionadas con el trabajo	0	1
Nº accidentes de trabajo	203	263
Tasa de lesiones relacionadas con el trabajo [A]	12,38	16

[A] Tasa de lesiones relacionadas con el trabajo: (Nº accidentes / Nº total de horas trabajadas) * 10^6
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.

S1-15: Parámetros de conciliación laboral

S1-15 91, S1-15 93 (a-b), S1-15 94

El Grupo Aena considera que es indispensable la conciliación de la vida profesional y personal. En este sentido, desarrolla medidas de conciliación que van más allá de las requeridas a nivel normativo en cada país, como permisos retribuidos, flexibilidad horaria, ayudas al empleado, etc. encaminadas a facilitar dicha conciliación y promocionar el ejercicio de sus derechos.

En España, todas estas actuaciones han sido acordadas con los representantes legales de las personas trabajadoras. En lo que respecta a las medidas ya asentadas, destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de sus deberes por parte de ambos progenitores, en el Convenio Colectivo destacan, entre otras, la posibilidad de tener una flexibilidad horaria en la entrada en la jornada diaria de dos horas y treinta minutos, dos horas de flexibilidad diaria para personas trabajadoras con hijos con discapacidad, posibilidad de cambios de servicio para el personal de jornada a turnos, así como facilitar la adaptación y reciclaje del personal que se reincorpora a su puesto tras bajas de larga duración, actividad sindical, excedencias, etc.

A nivel consolidado, el 100 % de su plantilla tiene derecho a acogerse a permisos por motivos familiares, de los cuales durante el presente ejercicio un 32,48 % del personal propio (el 30,70 % de los hombres y el 35,36 % de las mujeres) se acogió a dichos permisos (en 2024 un 31,79 %; el 30,46 % de los hombres y el 33,96 % de las mujeres).

	Permisos por motivos familiares			
	2024		2025	
	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino
Porcentaje de empleados que tienen la posibilidad de acogerse a permisos por motivo familiar	100 %	100 %	100 %	100 %
Por nacimiento, adopción o acogimiento	68	164	62	178
Otros permisos relacionados con el nacimiento	57	88	42	75
Porcentaje de plantilla que se ha acogido a permisos por nacimiento, adopción, acogimiento o relacionados	3,13 %	3,87 %	2,46 %	3,70 %
Permisos para el cuidado de familiares	1.233	1.731	1.389	1.844
Porcentaje de plantilla que se ha acogido a permisos para el cuidado de familiares	30,83 %	26,59 %	32,90 %	26,99 %
Porcentaje de plantilla que se ha acogido a permisos por motivo familiar [A]	33,96 %	30,46 %	35,36 %	30,70 %

[A] Porcentaje de empleados y empleadas que se han acogido a algún permiso por motivos familiares: Número de personas que han disfrutado de algún permiso por motivos familiares en 2025 / Total de empleados o empleadas en plantilla. (Situaciones empezadas en el periodo de análisis).
Tipología de los tipos de permisos evaluados en el cálculo: Maternidad, Paternidad, Maternidad y Paternidad parcial, Maternidad y Paternidad múltiple, Maternidad prematuro, Permiso de lactancia, Maternidad y paternidad familia numerosa, Adopción/acogimiento, nacional, internacional o Múltiple, así como permisos por prestación de cuidados personales o asistencia a familiares que necesiten cuidados urgentes o por motivos médicos graves.

S1-16: Parámetros de remuneración (brecha salarial y remuneración total)

S1-16 95, S1-16 97 (a-c), S1-16 98, S1-16 99, S1-16 AR 98, S1-16 AR 99, S1-16 AR 100, S1-16 AR 101, S1-16 AR 102

	Brecha salarial (%) [A]								
	España			Reino Unido			Brasil		
	2023	2024	2025	2023	2024	2025	2023	2024	2025
Alta Dirección	1,1 %	-0,4 %	-1,5 %	— %	— %	— %	— %	— %	— %
Directivos y Titulados	3,5 %	2,6 %	1,9 %	35,0 %	41,7 %	29,4 %	21,6 %	25,6 %	18,4 %
Coordinadores	4,4 %	3,9 %	4,6 %	-1,3 %	7,1 %	7,3 %	5,4 %	3,9 %	1,6 %
Técnicos	4,3 %	3,9 %	4,4 %	100,0 %	26,3 %	100,0 %	-1,0 %	0,5 %	0,3 %
Personal de apoyo	4,0 %	3,7 %	4,5 %	12,3 %	7,2 %	10,2 %	23,2 %	23,5 %	22,1 %
Total	1,6 %	1,1 %	1,1 %	18,4 %	18,6 %	16,9 %	14,6 %	15,7 %	21,5 %

[A] Brecha salarial: (Nivel retributivo bruto medio por hora de los asalariados de género masculino - Nivel retributivo bruto medio por hora de los asalariados de género femenino) / Nivel retributivo bruto medio por hora de los asalariados masculinos x 100.

En España, el sistema de retribuciones de Aena y Aena SCAIRM está recogido íntegramente en el Convenio Colectivo del Grupo Aena, que detalla las percepciones y complementos de manera específica y las tablas salariales, cuyas cuantías se basan en la ocupación desarrollada, la antigüedad en la empresa y en el puesto, y la ubicación del centro de trabajo. El complemento de puesto de trabajo de dirección o estructura, no regulado en el citado anexo, se percibe según el nivel definido para el desarrollo del puesto de trabajo.

En resumen, las tablas salariales y todos los complementos aprobados y recogidos en el Convenio son independientes del género de la persona que ocupa el puesto. Dichas tablas se actualizan anualmente en función de la revisión salarial aprobada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, que se aplica a Aena y Aena SCAIRM como Sociedades Mercantiles Estatales, siendo acordada adicionalmente con los representantes de las personas trabajadoras.

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.

Como resultado, en 2025 se ha verificado la paridad salarial entre hombres y mujeres, obteniendo un valor para la brecha salarial del 1,1 % en España (1,1 % en 2024, 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 apenas se presentan candidatas.

En el Aeropuerto de Londres-Luton la brecha salarial en 2025 ha sido de 16,9 % (18,6 % en 2024, 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. Aunque los puestos técnicos y de liderazgo han representado históricamente un desafío para el sector de la aviación, la organización está centrando sus esfuerzos en el desarrollo y la capacitación interna con el fin de alinearse con los planes estratégicos futuros y garantizar que las mujeres desempeñen un papel fundamental en la consolidación y mantenimiento de las capacidades necesarias para su ejecución. Asimismo, se continúa avanzando en los objetivos de diversidad a largo plazo a través de campañas de contratación específicas y programas de divulgación educativos orientados a promover que los jóvenes consideren desarrollar su trayectoria profesional en el ámbito de la aviación.

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 21,5 % (15,7 % en 2024, 14,6 % 2023), debido fundamentalmente a la baja representación femenina que hay en el sector.

Por último, la 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]											
2023				2024				2025			
España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
5,20	12,80	42,60	12,40	5,10	27,64	44,65	24,25	4,76	13,49	37,72	11,94

[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 de la 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.

S1-17: Incidentes, reclamaciones e incidentes graves relacionados con los derechos humanos

S1-17 100, S1-17 102, S1-17 103 (a - d), S1-17 104 (a), S1-17 104 (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	2025
Número de incidentes 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 2025 ni 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 14 (f - g), SBM-3 16, S1-4 40 (b), 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: **S1-2 29, S1-3 34, S1-10 70, S1-11 75**

S2 Trabajadores de la cadena de valor

El Grupo Aena, consciente del papel clave que desempeñan las personas trabajadoras de su cadena de valor en el desarrollo de su actividad, reconoce la importancia de garantizar unas condiciones laborales responsables y alineadas con los principios de sostenibilidad. Como operador aeroportuario de referencia, asume el compromiso de promover prácticas éticas y seguras entre proveedores, contratistas y empresas colaboradoras, velando por el respeto de los derechos laborales, la seguridad y salud en el trabajo y el cumplimiento normativo en entornos operativos complejos. Para ello, impulsa políticas y mecanismos de supervisión que buscan asegurar que todas las personas que contribuyen indirectamente a su operación lo hagan en condiciones dignas, seguras y acordes con los estándares internacionales y los valores del Grupo.

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación en 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	Contribución a la generación de empleo digno y respetuoso y generación de unas condiciones de contratación justas 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	Condiciones de trabajo	Salud y seguridad	Afectación a la seguridad y salud de los trabajadores de la cadena de valor debido a las condiciones laborales (estrés, condiciones climáticas extremas - estrés térmico, desplazamiento hacia y desde el trabajo, exposición constante a vías con tránsito, etc.)	Cadena de valor ascendente y descendente	Negativo	Potencial	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo
S2 Trabajadores de la cadena de valor	Igualdad de trato y oportunidades para todos	Igualdad de género e igualdad de remuneración por un trabajo de igual valor Diversidad	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.

S2-SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas

S2-SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

S2-SBM-2 9, SBM-3 10 (a), S2-SBM-3 11 (a - d), S2-SBM-3 12

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 las personas trabajadoras**, beneficiando también a sus familias y comunidades. Para más información sobre las políticas relacionadas con las personas trabajadoras en la cadena de valor, ver apartado **S2-1.**

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, 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 han identificado dos impactos positivos reales y un impacto negativo potencial materiales, que se detallan a continuación.

Los impactos que se han identificado sobre las personas trabajadoras de la cadena de valor se han agrupado en dos grandes bloques; las condiciones de trabajo, y la igualdad de trato y oportunidades. Todos estos impactos materiales son de carácter sistémico y 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 más información relacionada con la gestión del impacto negativo, consultar **S2-4.**

Aena también se compromete a establecer requisitos y mecanismos de coordinación en materia de Prevención de Riesgos Laborales entre Aena y todas las empresas que desarrollan actividades en las instalaciones gestionadas, como se establece en el Procedimiento de Coordinación de Actividades Empresariales (CAE). Este procedimiento tiene como objetivo mejorar las actuaciones en este ámbito y asegurar el cumplimiento de las obligaciones establecidas para el intercambio de información sobre los impactos y riesgos a terceros generados la actividad de empresas concurrentes.

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. Para materializar este compromiso y mitigar el impacto negativo material identificado, Aena dispone en sus pliegos de contratación cláusulas específicas que refuerzan la prevención de riesgos laborales, la seguridad operacional y la seguridad aeroportuaria.

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 tiene como objetivo establecer los estándares y principios para todos los operadores, incluidos todos los concesionarios, proveedores y aerolíneas, así como las áreas clave de sostenibilidad en las que buscamos lograr mejoras, de esta manera poder definir los requisitos de sostenibilidad y ampliar las buenas prácticas y beneficios de impactos positivos. 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.

En Aena Brasil, la consideración de los derechos humanos de las personas trabajadoras de la cadena de valor está formalizada e integrada tanto en la estrategia como en el modelo de negocio, incluyendo explícitamente a la cadena de valor en su estrategia social. Este compromiso se articula a través de la Política de Derechos Humanos, que extiende la responsabilidad a proveedores y socios de negocio en línea con los Principios Rectores de la ONU y las directrices de la OIT. Operativamente, este compromiso se materializa mediante un robusto Procedimiento de Debida Diligencia de la cadena de proveedores, que establece una debida diligencia previa a la contratación, incluyendo la verificación de proveedores en listas gubernamentales sobre trabajo análogo a la esclavitud. Adicionalmente, implementa un sistema de monitorización mensual para auditar el cumplimiento de las obligaciones laborales de los proveedores, el cual incluye un mecanismo de aplicación efectivo que contempla la retención de pagos a aquellos que no alcanzan los niveles de conformidad exigidos, asegurando así un impacto real en la protección de las personas trabajadoras.

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

Para gestionar integralmente los impactos sobre las personas trabajadoras de su cadena de valor, el Grupo Aena cuenta con políticas aprobadas por su Consejo de Administración. Estas directrices buscan tanto potenciar los impactos positivos materiales como abordar los potenciales riesgos negativos para la seguridad y salud. En el caso de que alguna de las empresas participantes en la cadena de valor no disponga de un código de conducta, se exige su compromiso formal de adherirse a los principios y valores establecidos en el Código de Conducta de Terceros del Grupo Aena. El Código de Conducta de Terceros 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 la gestión de los impactos identificados, promoviendo un entorno de trabajo seguro, justo y respetuoso en todas sus operaciones y relaciones comerciales. Estas políticas se ponen a disposición de las personas trabajadoras de la cadena de valor en la página web de Aena.

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 el Grupo 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.

Los grupos de Interés, en particular las personas trabajadoras 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 esta Política, ver el capítulo NEIS 2 SBM-2.

Código de Conducta de Terceros:

El Grupo 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 del Grupo. 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.

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 el Grupo 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.

Para más información sobre la relación con los proveedores, consultar los apartados **G1-2** y **G1-6**.

Política de Sostenibilidad y Política de Derechos Humanos

Estas dos políticas, desarrolladas con mayor detalle en el capítulo **S1**, tienen por objeto incluir los intereses y derechos laborales de las personas trabajadoras de la cadena de valor, y están directamente relacionadas con los impactos 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 todas las personas trabajadoras 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 del Grupo tal situación. Es decir, el Grupo Aena pone a disposición de las personas trabajadoras 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**.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, de acuerdo con las directrices del Grupo Aena, existe el compromiso de gestionar los impactos materiales sobre las personas trabajadoras 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 Británica:

- 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 todas las personas trabajadoras de la cadena de valor.
- Política medioambiental, que extiende sus prácticas ESG a toda la cadena de suministro, abarcando a todas las partes interesadas, incluidas las personas trabajadoras 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 colaborar con los trabajadores de la cadena de valor en materia de impactos

S2-2 22 (a-e), S2-2 23

El Grupo Aena, consciente de la relevancia estratégica de las personas trabajadoras de su cadena de valor, cuenta con diversos canales para mantener una interacción efectiva con ellas, y considerar así sus intereses y opiniones en la toma de decisiones. Aunque la responsabilidad operativa pertenece a las empresas de las actividades contratadas, los directores de expediente son los responsables de garantizar la gestión de la información, colaborando 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.

En España, Aena emplea su plataforma web de Coordinación de Actividades Empresariales (CAE). A través de este canal, se comunican de forma sistemática los riesgos e impactos detectados, incluyendo aquellos generados por la interacción de los múltiples actores que operan en el entorno aeroportuario. Para ello, se dispone de un protocolo establecido que rige esta comunicación y la información relevante para todas las empresas contratadas.

En España, se dispone del *landing page* específica, **Portal de contratación de proveedores de Aena** 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 (*Jaggaer Procurement Portal*). Tras la contratación del proveedor, se ofrece la posibilidad de establecer la comunicación con el mismo a través de reuniones on-line o en persona. El sitio web 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 las personas trabajadoras de la cadena de valor, debido a que cada departamento tiene sus propios proveedores.

Por otro lado, en Aena Brasil, 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. Adicionalmente, Aena Brasil cuenta con un programa de gestión de riesgos de su cadena de valor subcontratado a una consultora externa, con la que se realiza *due diligence* de los terceros con los que Aena inicia una relación contractual. Esta colaboración tiene lugar desde el inicio del contrato y de forma periódica durante su ejecución, mediante el intercambio y la revisión de documentación contractual donde se incluyen, entre otros, aspectos relacionados con la seguridad y salud. Dicha colaboración no se limita a la resolución de consultas, sino que incluye el análisis de conformidad y la gestión de Impactos, con una frecuencia mensual y comunicaciones puntuales cuando es necesario. El área de Contrataciones es la responsable operativa de garantizar que esta comunicación tenga lugar, con el apoyo de los gerentes de contrato y del coordinador de seguridad operativa.

Finalmente, el Grupo adopta medidas destinadas a comprender las perspectivas de aquellas personas trabajadoras que pueden ser especialmente vulnerables o marginadas, 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, el Grupo Aena integra dichas perspectivas en sus decisiones. Para más información sobre estas medidas, consultar apartado G1-2.

S2-3: Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que los trabajadores de la cadena de valor planteen sus inquietudes

S2-3 27 (a-d), S2-3 28

Como resultado del análisis de doble materialidad, se identificó un impacto negativo material vinculado con la salud y seguridad de las personas trabajadoras de la cadena de valor. Para gestionar este impacto y asegurar el cumplimiento de la normativa, el Grupo Aena ponen a disposición de terceros canales de comunicación. Estos permiten informar, denunciar o consultar sobre infracciones del Código de Conducta o de la normativa interna, vulneraciones de derechos laborales (especialmente en materia de seguridad y salud), así como cualquier otra acción u omisión que constituya una infracción del Derecho de la Unión Europea.

Para gestionar y remediar este impacto negativo, Aena utiliza su plataforma web de Coordinación de Actividades Empresariales (CAE). En base a este procedimiento, Aena se compromete a:

- Vigilar el cumplimiento de la normativa en materia de prevención de riesgos e impactos laborales por parte de los terceros, así como garantizar la presencia de recursos preventivos en cada centro de trabajo.
- Exigir que se lleve a cabo la evaluación de riesgos operativos correspondientes y la planificación de la actividad preventiva, así como el cumplimiento de las obligaciones de los terceros en materia de información y formación.
- Comprobar que las empresas contratistas y sus subcontratistas han establecido medios necesarios de coordinación.

La responsabilidad final de implementar las medidas preventivas y correctoras adecuadas recae en cada empresa, que debe actuar en función de los riesgos específicos identificados para su actividad.

En el ámbito específico de los riesgos climáticos físicos, y ante situaciones de carácter extremo, el Grupo Aena activa Comités de Crisis especializados. Estos comités tienen la misión de evaluar la situación, coordinar la respuesta y garantizar la implementación de medidas urgentes para mitigar los impactos adversos y proteger la operativa aeroportuaria y la seguridad de personas y bienes. Este enfoque permite una respuesta ágil y efectiva ante escenarios de alta complejidad y potencial impacto.

Además de la gestión de riesgos específica, Aena fomenta la prevención a un nivel más amplio. Para ello, se apoya en un servicio de prevención y, cuando Aena lo considera necesario, se organizan reuniones de coordinación con los distintos actores del aeropuerto. Estas instancias operan bajo criterios y condiciones específicas, buscando reforzar la cultura de seguridad y la preparación ante posibles Impactos, que complementan la gestión de riesgos más detallada y los protocolos de emergencia.

En el contexto de las obras y proyectos de construcción, se aplican protocolos específicos y adicionales, con el fin de asegurar la máxima seguridad y el cumplimiento de la ley. La gestión y supervisión de estos proyectos recae en el Responsable de Infraestructuras y Obras, y a su vez se designa un Coordinador de Salud y Seguridad. Cuando surgen riesgos asociados directamente a las instalaciones propias de Aena, se activa un procedimiento particular que implica la generación de una notificación formal dirigida al director del expediente. Tras esta notificación, se procede a una evaluación exhaustiva del riesgo para determinar las medidas preventivas y correctivas necesarias.

En España, las comunicaciones generales pueden tramitarse a través del Director del Expediente. Además, en el caso de querer denunciar cualquier aspectos se pueden dirigir al al 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, puedan 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, clientes del Grupo 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.

S2-4: Adopción de medidas relacionadas con los Impactos de importancia relativa sobre los trabajadores de la cadena de valor, enfoques para gestionar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con los trabajadores de la cadena de valor y la eficacia de dichas actuaciones

S2-4 30, S2-4 31, S2-4 32 (a - d), (MDR-A), S2-4 33 (a - c), S2-4 35, S2-4 36, S2-4 38, S2-4 AR 28

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.

En relación con el impacto negativo, tras su análisis con los grupos de interés en el ejercicio de ***doble materialidad*** se determinó que este impacto es material en el caso de las personas trabajadoras del lado aire. Para más información sobre los diversos tipos de proveedores que aportan bienes y servicios a la Compañía, ver apartado **"Cadena de valor"** del NEIS 2.

Dada la naturaleza de las actuaciones llevadas a cabo por el Grupo Aena para gestionar y abordar los diferentes impactos identificados, la asignación de recursos se articula a través de las siguientes acciones. Para ello, se requiere fundamentalmente de recursos internos, complementados con el incremento de los importes destinados a la contratación de servicios:

- La inclusión de aspectos sociales y cláusulas de derechos humanos en los pliegos de contratación. A este respecto, desde 2024 se han incorporado cláusulas de obligado cumplimiento en el 100% de los contratos. Adicionalmente se ha incluido una nueva cláusula mediante la cual se requiere a las empresas de más de 50 empleados disponer de la acreditación del cumplimiento de la cuota de reserva de puestos de trabajo para gente con alguna discapacidad del 2 por ciento y contar con un plan de igualdad.

- En lo que respecta a los pliegos de contratación comercial, cabe destacar la 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 en 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. Adicionalmente durante el 2025 se aprobó el III Plan de Igualdad de Aena en España, el cual entra en vigor a inicios de 2026.

- En materia de formación, se facilita a la cadena de valor el acceso a una plataforma externa que provee capacitaciones específicas, incluyendo las Organizaciones de Formación AVSAF (OFAs) y la gestión de permisos de conducción, entre otras formaciones relevantes.

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.

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 y en la ***Sustainable Supply Chain Charter*** tiene las siguientes acciones:

- Colaboración: Establecer grupos de trabajo en áreas clave para explorar oportunidades de innovación compartida.

- Integración: Identificar la oportunidad de ampliar el alcance y las aspiraciones en nuestro proceso de compras, incluyendo preguntas adicionales sobre sostenibilidad y KPIs.

- Exploración: Explorar oportunidades estratégicas para alinear nuestras prioridades de sostenibilidad y adquisiciones con el fin de obtener los máximos resultados.

Adicionalmente, el Aeropuerto de Londres-Luton previene, mitiga y corrige impactos negativos relacionados con la notificación de datos de salud y seguridad, garantizando la transparencia, la exactitud y un entorno de reporte seguro. Las medidas incluyen:

- Requisitos de notificación claramente definidos para todos los socios.

- Sistemas de notificación accesibles para cuasi-accidentes y peligros. Los accidentes/incidentes deben ser comunicados al gestor del contrato, a los equipos operativos o a través del centro de operaciones, o por el personal de LLA si estuviera presente (por ejemplo, en soporte de primeros auxilios).

- Verificación de datos a través de investigaciones conjuntas, auditorías, verificaciones cruzadas y foros de seguridad.

- Gobernanza sólida a través de los sistemas de gestión de gobernanza de LLA y las normas ISO 45001 e ISO 45003, asegurando el manejo seguro de datos, la notificación justa y la seguridad psicológica.

- Análisis rutinario de tendencias y retroalimentación para asegurar una reducción proactiva del riesgo

Además se dispone de un programa sólido de acciones preventivas y mitigadoras a lo largo de la cadena de valor, que incluye:

- Inducción obligatoria y verificaciones de competencia para todos los contratistas y personas trabajadoras en plataforma.
- Inspecciones regulares de obras de construcción, concesiones minoristas y de restauración, áreas en plataforma y espacios compartidos.
- Promoción activa de la notificación de peligros y cuasi-accidentes a través de la aplicación 'Airport Community'.
- Campañas de seguridad específicas (por ejemplo, #SideBySide, #OneTooMany). Una campaña de concienciación sobre seguridad de LLA para 2026 (en fase de diseño) dirigida a todo el ecosistema de LLA.
- Gestión mejorada de pasajeros conflictivos mediante una mayor protección del personal, formación en desescalada, seguridad mejorada, pruebas con cámaras corporales, expansión del CCTV e instalación de botones de pánico.
- Coordinación multi-agencia con aerolíneas, operadores de handling, policía, Guardia de Fronteras, concesiones y proveedores de PRM.
- Simulacros de emergencia y ejercicios basados en escenarios con la participación de los socios.
- Mejora continua respaldada por auditorías, inspecciones, visitas de compromiso de la dirección y marcos certificados por ISO.
- Investigaciones conjuntas de incidentes y el intercambio de lecciones aprendidas.
- Planes de acción correctiva formales y una supervisión o aseguramiento reforzado del sitio.
- Reuniones del marco de contratistas y seguimiento de los SLA (Acuerdos de Nivel de Servicio), gestionado por los responsables de contrato.
- Actualizaciones de las evaluaciones de riesgos, procedimientos o sistemas de trabajo seguros.
- Formación adicional, incluyendo gestión de conflictos, desescalada, seguridad contra incendios, evacuación, seguridad en plataforma y servicio al cliente.
- Mejoras en equipos, instalaciones de bienestar y la infraestructura de seguridad.
- Intervenciones de seguridad conductual a través del Programa de Líderes de Seguridad y puntos de interacción (equipos de plataforma).
- Apoyo a las personas trabajadoras afectadas a través de TRIM, Primeros Auxilios en Salud Mental, herramientas de bienestar y acceso a apoyo para traumas.

El Aeropuerto de Londres-Luton exige a todas las organizaciones externas, incluyendo a los grupos de interés más vulnerables al impacto negativo identificado sobre la afectación de la salud y seguridad de las personas trabajadoras en la cadena de valor, cumplir con las políticas de salud y seguridad de LLA, las normas del recinto y los requisitos legales pertinentes. Las expectativas clave incluyen:

- La realización de la inducción obligatoria para contratistas y el cumplimiento de los sistemas de Control de Contratistas, autorización de trabajo y Permisos de Trabajo.
- La demostración de competencia, incluyendo la acreditación SSIP (Safety Schemes in Procurement) cuando sea aplicable.
- La adhesión a sistemas de trabajo seguros y la participación activa en inspecciones y auditorías.
- El cumplimiento del Manual de Aeródromo y la finalización del proceso de incorporación en plataforma, incluyendo el Permiso de Conducción en Plataforma para los puestos relevantes.
- La notificación de todos los incidentes, cuasi-accidentes y peligros a través de los canales establecidos (p. ej. la aplicación Airport Community / al gestor del contrato).
- El apoyo a una Cultura Justa, garantizando una notificación justa y transparente y sin temor.

Estas expectativas garantizan estándares de seguridad consistentes en todas las organizaciones colaboradoras.

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 este marco, las actuaciones clave incluyen:

- La inclusión de cláusulas específicas en las normas de contratación para asegurar la salvaguarda de los derechos laborales.

- La colaboración con una empresa externa para realizar la *due diligence* de los contratos, verificando el cumplimiento de las condiciones pactadas en los acuerdos y minutas.

- La implementación de un proyecto piloto de 'CIPA integrada' (Comisión Interna de Prevención de Accidentes) en los aeropuertos de Recife y Congonhas. Este modelo innovador agrupa a la cadena de valor con los técnicos de salud y seguridad, garantizando una identificación y abordaje colaborativo y efectivo de los riesgos, con planes de expansión a otras instalaciones.

- Se aplica un mecanismo de retenciones de pago en los contratos ante cualquier incumplimiento detectado.

Adicionalmente, Aena Brasil lleva a cabo las siguientes actuaciones en su cadena de valor mediante el programa de gestión de riesgos de terceros:

- Supervisión de la fuerza laboral subcontratada, garantizando el cumplimiento de los requisitos legales brasileños de salud y seguridad en el trabajo, con supervisión técnica de nuestro equipo de Salud y Seguridad en el Trabajo cuando sea necesario.

- Auditorías laborales mensuales, cuyo objetivo es garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones laborales de las empresas subcontratadas con sus empleados (salarios, vacaciones, pago de impuestos, etc.).

En todos los casos, los principios de actuación que rigen los procedimientos internos, mencionados son el cumplimento de los derechos humanos y derechos laborales, garantizar la seguridad y calidad en el servicio, el compromiso medioambiental, asegurar la integridad y respeto a la legalidad y comportamiento ético, la lucha contra la corrupción, tráfico de influencias y defensa de la competencia, evitar conflicto de intereses en cualquiera de sus formas, proteger la confidencialidad de la información y la transparencia y fiabilidad de la información, proteger el derechos de las comunidades, y absoluto rechazo al trabajo infantil y a la esclavitud moderna.

El cumplimiento de las cláusulas de los pliegos de contratación, esenciales para mitigar potenciales impactos negativos en las personas trabajadoras de la cadena de valor, se verifica a través de diversos mecanismos. El director de expediente asignado a cada contrato actúa como el canal habitual para el seguimiento y la certificación de la conformidad de los mismos. Además, se dispone de un canal de denuncias público, gestionado por Cumplimiento, para reportar cualquier irregularidad. Finalmente, se realiza un seguimiento del portal de contratación, accesible desde la página web, constituye otro punto de acceso relevante para las personas trabajadoras de la cadena de valor.

No se han identificado en 2025 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.

Adicionalmente, en el apartado G1-2, se ofrece información más detallada sobre la gestión de proveedores en relación con los pliegos de contratación específicos.

S2-5: Metas relacionadas con la gestión de Impactos negativos de importancia relativa, el impulso de Impactos positivas y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa

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 (e), S2 SBM-3 13, S2-4 34 (a-b).

- 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

El Grupo Aena, consciente del impacto que su actividad genera en el entorno, reconoce la importancia de gestionar de manera responsable su relación con las comunidades afectadas por sus operaciones. Como líder en la gestión aeroportuaria, asume su compromiso de minimizar los efectos negativos y maximizar las contribuciones positivas en los territorios donde opera.

Consciente de que sus aeropuertos están ubicados en entornos habitados, el Grupo entiende que los impactos sobre las comunidades abarcan principalmente dimensiones ambientales, sociales y económicas. Estas están directamente relacionadas con aspectos como el ruido, la calidad del aire, el empleo local y el desarrollo territorial, lo que exige un enfoque integral para su gestión. Para abordar estos retos, el Grupo Aena ha diseñado estrategias que promueven el diálogo con las comunidades, la mitigación de impactos y la generación de valor compartido, alineadas con los estándares internacionales más exigentes.

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación en 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

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

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. Es por tanto que el Grupo adopta un enfoque proactivo que promueve una gestión responsable de los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados y especialmente del impacto positivo material sobre la contribución al crecimiento económico, generación de empleo, desarrollo y movilidad de las comunidades locales donde el Grupo Aena, opera consolidando su compromiso con la sostenibilidad, el diálogo continuo con las partes interesadas y el respeto a los derechos humanos.

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 de importancia relativa y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

SBM-3 8 (a - b), SBM-3 9 (a) i-iii, SBM-3 9 (c -d)

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 un impacto positivo material, no habiéndose detectado impactos negativos materiales ni riesgos u oportunidades materiales asociados a estos colectivos.

A partir de dicho análisis, el Grupo Aena ha identificado y evaluado 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 categorías principales de colectivos afectados: aquellos que viven o trabajan en el entorno de sus instalaciones aeroportuarias y aquellos que forman parte de o están vinculados a su cadena de valor.

El Grupo Aena implementa 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, mejoran la movilidad y la calidad de vida. Algunas de las medidas que fomentan el desarrollo socioeconómico en las comunidades afectadas son las siguientes:

- **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, el Grupo 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 opera, tanto en España como en sus filiales internacionales fortaleciendo el compromiso del Grupo Aena con la creación de valor compartido y el desarrollo sostenible que refuerza su papel como motor de crecimiento económico, generación de empleo y mejora de la calidad de vida en las regiones donde opera.

Estas adaptaciones responden al modelo de negocio de Aena como motor económico y social, donde cada aeropuerto genera efectos multiplicadores en su entorno. La estrategia reconoce que las comunidades locales son stakeholders críticos para la resiliencia operativa y que el compromiso social fortalece la licencia social para operar, elemento fundamental para el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias.

S3-1: Políticas relacionadas con los colectivos afectados

S3-1 12, 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 del Grupo 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. En particular, el conjunto de políticas del Grupo favorece la generación del impacto positivo relativo a la contribución al crecimiento económico, la generación de empleo y el desarrollo y movilidad de las comunidades locales. La Política de Sostenibilidad establece el compromiso con el progreso social y el crecimiento económico; la Política de Derechos Humanos asegura que este desarrollo respete los derechos de las comunidades; la Política de Relaciones con los Grupos de Interés promueve el diálogo y la creación de valor compartido con las comunidades locales; y la Política de Gestión Integrada garantiza que las operaciones se desarrollen de manera sostenible y responsable.

Las políticas del Grupo Aena abarcan todas las actividades 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 este sentido, 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 del Grupo.

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, aportando valor en las áreas geográficas en las que opera la Sociedad, a través de la promoción del tejido empresarial local y la generación de empleo, así como el despliegue de actuaciones sociales alineadas con el modelo de negocio y las necesidades locales, enfocadas a potenciar la participación en las comunidades, favorecer la integración en el territorio, la contribución al bienestar social y a la mejora de la calidad de vida de las personas, así como promover, entre otros, la educación, el empleo, la riqueza cultural y el patrimonio, la salud, la ciencia y la investigación y la inclusión de los colectivos más desfavorecidos.

Política de Derechos Humanos

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.

Dicha Política toma como referencia, entre otros, los principios establecidos en los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.

La Política de Derechos Humanos incluye información clave necesaria para garantizar una representación fiel de los compromisos del Grupo con las comunidades afectadas y se articula en torno a tres aspectos esenciales:

- Participación: fomentar un diálogo abierto, respetuoso y transparente con las comunidades, considerando sus perspectivas y preocupaciones.

- Debida diligencia: implementar 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 al Grupo actuar de manera proactiva para evitar vulneraciones que puedan afectar a las comunidades.

- Reparación: establecer 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 al Grupo Aena responder de manera efectiva y facilitar, cuando sea necesario, la reparación de los impactos negativos.

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.

En relación con los mecanismos de seguimiento del cumplimiento de estos marcos internacionales, estos permiten una evaluación ininterrumpida del nivel de riesgo, así como la identificación de impactos reales y potenciales, tanto positivos como negativos, o preocupaciones sociales.

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 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, fomentando el alineamiento con los objetivos marcados en la Estrategia de Sostenibilidad. Además, 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 del Grupo. También, fomenta el diálogo 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, 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, se establece el principio de impulsar la involucración de los grupos de interés en el proyecto empresarial del Grupo, 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 19, S3-2 21 (a-d), S3-2 22

En el presente ejercicio, la información referente a la contaminación acústica en cuanto sus impactos y riesgos derivados ha sido reubicada al capítulo **E2**, al cual se remite para mayor detalle sobre esta materia.

La interacción del Grupo Aena con los colectivos afectados se basa en un marco integral diseñado para garantizar un diálogo continuo, directo y transparente.

El Grupo Aena impulsa un modelo de creación de valor compartido en las comunidades donde opera, haciendo que este compromiso se materialice en una participación activa de las comunidades y diálogo continuo con las partes interesadas. Esta colaboración se desarrolla tanto de forma directa con los colectivos afectados como de forma indirecta a través de representantes legítimos, con el objetivo de asegurar un desarrollo responsable y sostenible.

La colaboración directa se materializa a través de canales de comunicación inmediatos con ciudadanos y colectivos afectados, incluyendo sistemas de gestión de reclamaciones, consultas públicas y procesos de participación ciudadana en la evaluación ambiental de planes y proyectos aeroportuarios. Estos mecanismos permiten que las personas afectadas expresen directamente sus inquietudes y necesidades, que son integradas en la toma de decisiones operativas y estratégicas.

La colaboración indirecta se canaliza mediante el diálogo estructurado con instituciones y representantes legítimos, tales como:

- **Comités de Coordinación Aeroportuaria:** Estos órganos colegiados de carácter consultivo se encargan de garantizar la participación de las comunidades autónomas y ciudades con Estatuto de Autonomía, las corporaciones locales y las organizaciones económicas y sociales más representativas en los aeropuertos y helipuertos gestionados por Aena en España, permitiendo elaborar estrategias conjuntas alineadas con las necesidades de cada territorio. Estos comités aeroportuarios en sus reuniones periódicas realizan un seguimiento de los temas que allí se coordinan.

- **Gobiernos y administraciones locales, regionales y autonómicos:** Aena establece grupos de trabajo específicos con diferentes administraciones para analizar y potenciar la conectividad territorial, incluyendo la participación de entidades locales con competencias en promoción de destinos y desarrollo económico. Estos foros permiten elaborar hojas de ruta conjuntas alineadas con las estrategias de cada territorio.

- **Comités consultivos aeroportuarios:** En el Aeropuerto de Londres-Luton, por medio de *Luton Rising*, se promueve el crecimiento sostenible y el desarrollo económico en la región de Luton y sus alrededores. Esta iniciativa busca maximizar los beneficios económicos y sociales del aeropuerto para las comunidades locales mediante inversiones en infraestructuras, creación de empleo y apoyo a proyectos comunitarios. Todo ello se realiza en estrecha colaboración con el Comité Consultivo del Aeropuerto (LLACC) y otras partes interesadas, para asegurar un crecimiento equilibrado y beneficioso para todos.

- **Organismos representativos de colectivos específicos:** El Grupo mantiene interlocución con portavoces de organizaciones que representan a colectivos afectados, garantizando que sus perspectivas sean consideradas en las decisiones estratégicas.

El transporte aéreo, por su importancia estratégica, fortalece la conectividad y la cohesión territorial, especialmente en comunidades no peninsulares, y actúa como motor de la economía al impulsar el turismo. La red de aeropuertos y helipuertos del Grupo Aena es un pilar clave para la movilidad, el desarrollo y el crecimiento económico de las comunidades locales.

Las perspectivas de las comunidades locales se incorporan a la planificación y a la operación diaria de la Compañía mediante reuniones periódicas y consultas públicas. Los resultados de estas interacciones se integran en las decisiones estratégicas para reflejar sus prioridades y preocupaciones. Además, 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), que permiten a las comunidades participar activamente en decisiones que puedan afectarles, fortaleciendo la relación entre los aeropuertos y su entorno y promoviendo un desarrollo sostenible.

Aena Brasil 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. Asimismo, 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. Para reforzar la confianza en estos canales, Aena Brasil garantiza su accesibilidad en los idiomas locales, favoreciendo la mejora continua en la gestión de las inquietudes y necesidades planteadas por las comunidades.

El caso del Aeropuerto de Londres-Luton, su integración en el *Anchors' Framework* en 2025 demuestra cómo las necesidades de la comunidad local se incorporan en la toma de decisiones estratégicas. Este marco reúne a instituciones clave como autoridades locales, hospitales, universidades y empresas, para trabajar de manera coordinada en la visión de *Luton 2040*, que busca una ciudad saludable, justa y sostenible.

Al formar parte de este marco, el Aeropuerto de Londres-Luton se compromete a escuchar y responder a las prioridades expresadas por los residentes y colectivos afectados. Esto se refleja en acciones concretas como:

- Empleo local y condiciones dignas: Promueve la contratación de personas de la zona con un salario digno, apoyando la meta de convertir Luton en una *Real Living Wage Town*, y atendiendo la demanda de oportunidades laborales inclusivas.

- Impulso a proveedores locales: Para fortalecer la economía regional, se busca que la cadena de suministro esté integrada por proveedores cercanos, fomentando el desarrollo empresarial y la generación de oportunidades en la comunidad.

- Sostenibilidad ambiental: En respuesta a la preocupación ciudadana por el cambio climático, el Aeropuerto de London-Luton trabaja para alcanzar la neutralidad de carbono en 2040 y aplica medidas para reducir emisiones y ruido.

- Educación y comunidad: Programas como *Classroom to Careers* conectan la formación académica con el empleo, respondiendo a la necesidad de más oportunidades para jóvenes.

S3-3: Procesos para reparar los Impactos negativos y canales para que los colectivos afectados expresen sus inquietudes

S3-3 27 (b-d), S3-3 28

Los procesos para reparar potenciales impactos negativos sobre los colectivos afectados, así como los canales para la expresión de sus inquietudes, se recoge en el apartado G1-1, donde se describe el proceso para su remediación y seguimiento.

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 30, S3-4 31 (MDR-A), S3-4 32 (c-d), 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 incentivos comerciales a las compañías aéreas y las bonificaciones tarifarias establecidas por Ley 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 de la generación de empleo, el Grupo genera un impacto significativo a través de la creación de oportunidades laborales inclusivas y accesibles, con más de 10.000 empleados en 2025, y priorizando 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. En concreto, el sector de la aviación tiene un rol estratégico en el desarrollo económico mundial, impactando el comercio, el turismo, la inversión y la conectividad.

De acuerdo con los datos más recientes del *Air Transport Action Group*[27], recogidos en su último informe disponible de 2024, 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.

En relación con las inversiones en infraestructuras aeroportuarias, como un pilar clave del impacto positivo del Grupo Aena, tal como se indica en el Plan Estratégico, 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.

En España, por ejemplo, el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) establece 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 de 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.

Todos los aeropuertos de 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.

[27] Fuente: The Air Transport Action Group (ATAG) en el reporte de *Aviation Benefits Beyond Borders* de diciembre del 2024, en la página 81.

- **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.

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. 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 reguladas previstas en el DORA II, que ascienden a 2.250 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.

En 2025, el Consejo de Ministros aprobó una inversión regulada adicional de 351 millones de euros en el marco del DORA II, elevando así la inversión total del periodo a 3.351 millones de euros. Esta inversión adicional, no prevista inicialmente, permitirá adelantar actuaciones que se ejecutarían en el siguiente periodo regulatorio (DORA III, 2027-2031), con el objetivo de adaptar las infraestructuras a nuevos requisitos normativos, incrementar la seguridad y la ciberseguridad, mejorar la experiencia del pasajero y reducir el impacto operativo de las obras en las terminales.

Aena Brasil, por su parte, 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.

Es así como se ha apostado firmemente por la modernización y mejora de estos aeropuertos, con una inversión superior a 780 millones de euros en los aeropuertos de BOAB - Bloco dos Onze Aeroportos do Brasil. 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.

En 2025, estas inversiones reflejan el firme compromiso de Aena con el desarrollo económico y social en los territorios donde opera. Además, este compromiso se materializa en España a través de la Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, cuyo objetivo es situar a las personas y las comunidades en el centro de la organización. Esta estrategia reconoce que la sostenibilidad social, junto con la económica y la ambiental, constituye la base del modelo de negocio del futuro, y estructura su actuación en dos líneas principales: Relación con la Comunidad y Gestión de Personas.

Algunas de las actuaciones para maximizar el impacto positivo sobre desarrollo socioeconómico son:

1. **Cultura y patrimonio:**

- A través del programa Aena con la música, una iniciativa de mecenazgo orientada a apoyar la formación de jóvenes artistas y colectivos en riesgo de exclusión, se promueve el talento y se acerca la música a los aeropuertos. Con una aportación superior a 450.000 € anuales, el programa busca motivar y despertar la curiosidad por la cultura a través de la música, mostrando un modelo de gestión basado en la convivencia y la armonía entre la actividad aeroportuaria y su compromiso social.

Para ello, se establecen convenios de colaboración con entidades de reconocido prestigio en el ámbito cultural, como la Fundación del Gran Teatre del Liceu, la Fundación del Teatro Real, la Fundación Privada Taller de Músics, la Fundació Pau Casals y la Fundació Orfeó Català-Palau de la Música Catalana, con impacto en:

Impulso al Talento Joven:

  - Formación de jóvenes violonchelistas con la Fundación Pau Casals.

- Apoyo a adolescentes en situación vulnerable a través del Taller de Músics Escola de Música.
- Organización de festivales y seminarios para jóvenes músicos emergentes.

Fomento de la Cultura Musical:

- Promoción de la ópera con la Fundació del Gran Teatre del Liceu.
- Programación de actividades líricas y coreográficas en el Teatro Real.

Difusión de la Música Popular Contemporánea:

- Enseñanza especializada en jazz, flamenco, rock y pop.
- Apoyo al centro de formación musical de referencia.

2. Apuesta por la cultura y la conservación del patrimonio aeronáutico:

Aena impulsa la difusión cultural y la preservación histórica mediante espacios dedicados a exposiciones abiertas al público en aeropuertos y la gestión de museos aeronáuticos. Entre ellos destacan el Museo Nacional de Aeropuertos y Transporte Aéreo en el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, el Museo Aeronáutico de Lanzarote, ubicado en el primer edificio de pasajeros de los años 40, y el Museo Aeronáutico de Catalunya en el Aeropuerto de Sabadell. Además, se promueve la conservación del patrimonio con acciones como la protección de edificios históricos, por ejemplo, en Lanzarote.

Además, desde 2025 Aena colabora con la Fundació Joan Miró, con una aportación anual de 50.000€, con la finalidad de apoyar la cultura y acercar el arte contemporáneo a la sociedad, impulsando un modelo de museo más sostenible y de excelencia.

3. Colectivos vulnerables:

- Aena con la sociedad: Aena impulsa proyectos de acción social que generan un impacto positivo y directo en las comunidades donde opera, mediante ayudas económicas de hasta 230.000 € anuales para financiar 15 proyectos sociales con una duración de dos años. Estas iniciativas abarcan áreas clave como educación y desarrollo social, inclusión social, transición ecológica, salud y calidad de vida, y turismo responsable. Además, el programa fomenta la participación de los empleados como padrinos y madrinas solidarias, quienes proponen, votan y apoyan los proyectos, así como participan activamente en las actividades.

- Espacios solidarios: Aena dispone de espacios solidarios en la gran mayoría de sus aeropuertos en España, cedidos a entidades sociales para que puedan dar a conocer sus proyectos, sensibilizar a la ciudadanía y promover iniciativas que generen impacto positivo en la comunidad.

4. Accesibilidad universal:

- Además del servicio Sin Barreras, disponible en todos los aeropuertos de la red española, el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol ha implementado salas de espera específicas para pasajeros con discapacidades invisibles y una Sala Silenciosa, a la que se accede a través del Servicio de Atención al Pasajero (sujeto a disponibilidad). Este espacio ofrece un entorno de baja estimulación sensorial para aquellos pasajeros que requieren tranquilidad antes de su vuelo.

Por otro lado, se mantiene la colaboración activa con la Federación de Asociaciones de Personas Ostomizadas de España (FAPOE) para continuar ampliando la disponibilidad de aseos adaptados a personas ostomizadas en aquellos aeropuertos de la red donde aún no están operativos, con el objetivo de alcanzar una cobertura más extensa en el medio plazo.

5. Educación e investigación:

- Aena con la investigación: En 2025 se han puesto en marcha los proyectos de la primera convocatoria de ayudas para proyectos de investigación y transferencia tecnológica en el ámbito aeroportuario. Esta iniciativa busca impulsar soluciones innovadoras y sostenibles mediante la colaboración con grupos de investigación de reconocido prestigio, contribuyendo al desarrollo del sector y a la transformación sostenible del transporte aéreo.

- Visitas guiadas y jornadas de puertas abiertas: Aena organiza visitas guiadas en aeropuertos españoles y en Londres-Luton, dirigidas a niños, estudiantes, jóvenes y profesionales del sector, con el objetivo de acercar la actividad aeroportuaria a la sociedad y fomentar el conocimiento del transporte aéreo. Además, en Brasil, empleados de Aena han colaborado en visitas para familiares y menores de centros de acogida, reforzando el compromiso social de la compañía.

Por su parte, el Aeropuerto de Londres-Luton destaca por sus iniciativas en beneficio de las comunidades locales. En 2025, a través del *Community Trust Fund* (CTF), destinó más de 300.000 € a proyectos centrados en salud, desarrollo de habilidades y cuidado del medioambiente. Asimismo, mediante el *Greener Future Fund*, canalizó más de 170.000 € a iniciativas ambientales y de biodiversidad. En el ámbito educativo, el *Environmental Education Programme* contó con la participación de 180 niños de 3 escuelas y permitió la plantación de 1.300 árboles. El programa desarrolló diversas actividades de educación ambiental, reforzando así su compromiso con la sostenibilidad y la cohesión social.

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 para garantizar 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.

En 2025, el Grupo Aena ha destinado más de 5.640.619 € (4.104.682 € en 2024[28]) de los cuales 4.803.702 € corresponden a España (3.549.311 € en 2024) y 836.917 € a la filial de Aena en Reino Unido (555.371 € en 2024) a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro para impulsar actividades relacionadas con el desarrollo económico y social de las comunidades que pueden verse afectadas por su actividad.

En lo que respecta a las aportaciones en especie, en las terminales de los aeropuertos españoles, se han destinado 371 m^2 a espacios solidarios en 2025 (351 m^2 en 2024), para dar voz a entidades sociales. Además, se han destinado 19.615 m^2 a exposiciones culturales y museos aeronáuticos (19.245 m^2 en 2024), lo que supone una aportación en especie de 382.792 € (319.676 € en 2024).

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 39 b, S3-5 41 (MDR-T), S3-5 42 (a - c), S3-5 AR 44 (a-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 SME S.A. 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 igualmente las actividades que realiza Aena en las fases anteriores y posteriores de su cadena de valor.

Entre las principales metas establecidas en el DORA II que impactan a los colectivos afectados destaca garantizar la cohesión territorial y la movilidad de los ciudadanos en los territorios no peninsulares (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla), donde el transporte aéreo resulta fundamental e insustituible para su conectividad.

Asimismo, el DORA II incorpora el compromiso de la reducción de las emisiones directas e indirectas de CO_2 generadas como consecuencia de la actividad aeroportuaria.

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 se completó entre los meses de diciembre de 2020 a marzo de 2021. Sobre el proceso de aprobación del DORA II, se 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.

[28] En las filiales de Aena Brasil, no se ha materializado ninguna aportación de esta naturaleza en 2024 ni en 2025

Las metas y metodologías aplicadas no han sufrido modificaciones desde el 2022, año en el que entro en vigor el DORA II. 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.

Estas metas y metodologías han sido cuidadosamente diseñadas y acordadas en el marco del DORA II, asegurando que reflejen adecuadamente las prioridades en términos de eficiencia operativa, sostenibilidad y calidad del servicio. En cuanto al seguimiento de los resultados, el DORA establece un sistema de seguimiento, evaluación y mejora continua que incluye informes cuatrimestrales a AESA y DGAC sobre ejecución de inversiones, informes anuales de supervisión técnica que evalúan el cumplimiento de estándares de calidad, medioambiente, capacidad y condiciones de servicio, y un informe quinquenal que resume resultados globales y propone ajustes para el siguiente periodo.

El marco regulatorio incorpora mecanismos que traducen los resultados en mejoras tangibles. El sistema de incentivos y penalizaciones por calidad ajusta las tarifas según el desempeño en los 11 indicadores de calidad, incentivando la mejora continua. Adicionalmente, las penalizaciones por retrasos en inversiones estratégicas motivan la eficiencia en la ejecución de proyectos críticos, y cuando los resultados se desvían de los objetivos, el supervisor solicita acciones correctoras específicas.

Los resultados del periodo anterior han fundamentado mejoras concretas en el DORA 2022-2026, incluyendo el ajuste al alza de objetivos de calidad estableciendo estándares más exigentes, la incorporación de 6 nuevos indicadores medioambientales como respuesta a la importancia estratégica de la sostenibilidad, y el refinamiento del sistema de supervisión de inversiones con mayor seguimiento de desviaciones.

Este enfoque garantiza un seguimiento riguroso, transparente y orientado a la mejora continua, donde los resultados obtenidos se traducen sistemáticamente en ajustes, aprendizajes y perfeccionamiento de las actuaciones futuras.

Además de los objetivos cuantitativos, el Plan Estratégico incorpora un sólido compromiso social y ambiental, reflejado en acciones como triplicar para 2026 el importe destinado a iniciativas de acción social con respecto a 2019, y para 2030, alcanzar el 1% del beneficio neto. Se realiza un seguimiento interno para monitorizar el avance de los importes realizados anualmente. El DORA II subraya el compromiso de Aena con la accesibilidad y movilidad de los ciudadanos, personas trabajadoras 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 el Aeropuerto de Londres-Luton, continúa la colaboración entre el aeropuerto y la autoridad local, asegurando un enfoque dirigido a apoyar a la comunidad con aquellas habilidades clave y oportunidades educativas para maximizar esas vías de empleo local. LLA también cuenta con un extenso programa comunitario que incluye su hoja de ruta de los programas *Environmental Education Programme* y *Skills Builder Programme*, los fondos *Community Trust Fund* y *Greener Future Fund* y otros programas de inversión y patrocinio que apoyan a la comunidad. El proceso de fijación de estas metas se realiza en colaboración continua con la autoridad local, que actúa como representante legítimo de los intereses comunitarios.

El seguimiento de los indicadores se realiza a través del Comité de Sostenibilidad *(SusCo*) mediante una estructura de monitorización periódica con frecuencias y objetivos claramente definidos:

- **Gasto en proveedores locales:** Se monitoriza con frecuencia semestral, alcanzando en 2025 un 38% del gasto total destinado a proveedores locales, superando el objetivo establecido de mantener al menos el 25% del gasto de la cadena de suministro en empresas ubicadas en un radio de 25 millas del aeropuerto.

- **Programas comunitarios:** Los indicadores clave de rendimiento se monitorizan de forma trimestral, incluyendo el desarrollo e impartición de talleres de habilidades laborales transferibles en al menos cinco escuelas locales, así como el mantenimiento de una contribución a los fondos *Community Trust Fund* y *Greener Future Fund*.

Los resultados obtenidos son analizados periódicamente para identificar áreas de mejora y ajustar las iniciativas futuras, garantizando la alineación con los objetivos de la Estrategia de Negocio Responsable y las necesidades de la comunidad local.

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. En este marco, Brasil se ha fijado como meta prioritaria cumplir con el plan de inversiones establecido con la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), con el objetivo de seguir impulsando el crecimiento del sector aeroportuario y generar empleo de calidad en las regiones donde opera. Estas metas se establecen en el marco del proceso de concesión, que incluye la participación de organismos reguladores que representan los intereses de las comunidades afectadas. El seguimiento se realiza mediante informes periódicos a ANAC sobre el avance de las inversiones comprometidas. El cumplimiento de este plan de inversiones no solo garantiza la modernización y ampliación de la capacidad aeroportuaria, sino que también fortalece el tejido económico local, crea oportunidades laborales directas e indirectas, y contribuye al desarrollo sostenible de las comunidades brasileñas. Los resultados obtenidos permiten identificar enseñanzas que se incorporan en la planificación de futuras actuaciones.

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-8 b, SBM-9 (a) iii, SBM-9 (a) iv, SBM-9 (b) ii, SMB-9 d, SMB-11, S3-1 AR9, S3-1 AR10, S3-1 15, S3-1 17, S3-1 AR12,S3-2 AR13, S3-2 23, S3-2 24, S3-3 25, S3-3 29, S3-4 AR25, S3-4 AR28, S3-4 AR 40, S3-4 AR 42, S3-5 39 a, S3-4 39 (c).**

- DPs no desarrollados debido a que, tras realizar el Análisis de Doble Materialidad, no se considera material para el Grupo Aena: **SBM-3 10, S3-3 27 (a), S3-3 31, S3-3 AR 22, S3-4 32 (a), S3-4 32 (b), S3-4 33(a),S3-4 33(b), S3-4 33(c), S3-4 34 (a), S3-4 34 (b). S3-4 35, S3-4 36, S3-4 AR 36, S3-5 AR44 (a), S3-5 AR44 (b), S3-5 AR44 (c)**

S4 Consumidores y usuarios finales

El Grupo Aena, comprometido con la excelencia en el servicio y la satisfacción de quienes utilizan sus instalaciones, reconoce la importancia de situar a los consumidores y usuarios finales en el centro de su gestión. Como líder en la gestión aeroportuaria, asume su responsabilidad de garantizar una experiencia segura, accesible y de calidad en todos sus aeropuertos. Consciente de que millones de pasajeros transitan anualmente por sus terminales, el Grupo entiende que la experiencia del usuario abarca principalmente dos dimensiones: la operativa y la comercial. Ambas están directamente relacionadas con los procesos de embarque, desembarque, tránsito y acceso a servicios, entre otros aspectos, lo que exige un enfoque integral para su gestión. Para abordar estos retos, el Grupo Aena ha diseñado estrategias complementarias que abordan simultáneamente la calidad del servicio y la atención al cliente, promoviendo prácticas centradas en el usuario y alineadas con los estándares internacionales más exigentes.

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación en 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 de la experiencia del cliente a través de un servicio ágil, eficiente e innovador en el que se utilizan herramientas de 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, personas con movilidad reducida (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	Mejora de la experiencia del cliente debido 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

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación en la cadena de valor	Positivo / Negativo	Real / Potencial	Horizonte temporal
S4 Consumidores y usuarios finales	Impactos relacionado con la información	Libertad de expresión	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	Inclusión social de los consumidores o usuarios finales	Acceso a productos y servicios	Afectación a las operaciones 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	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 / 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
S4 Consumidores y usuarios finales	Inclusión social de los consumidores o usuarios finales	Privacidad	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 de información sensible, entre otros.	Interrupción del servicio o disminución de la capacidad operativa o brechas de datos por ciberataques	Operaciones propias	Riesgo	Medio plazo / Largo plazo
S4 Consumidores y usuarios finales	Seguridad personal de los consumidores o usuarios finales	Acceso a productos y servicios	Las obras previstas en distintos aeropuertos pueden generar impactos temporales tanto en la operativa como en la experiencia de los pasajeros y usuarios de las instalaciones.	Afectación a la operativa y a la experiencia del cliente debido a la ejecución de las inversiones planificadas	Operaciones propias	Riesgo	Medio plazo / Largo plazo
S4 Consumidores y usuarios finales	Inclusión social de los consumidores o usuarios finales	Salud y Seguridad	En caso de accidentes e incidentes, se produce un impacto reputacional de gran magnitud sobre el transporte aéreo en general y, de manera acentuada, sobre la aerolínea, el fabricante de la aeronave y el aeropuerto en cuestión.	Ocurrencia de un incidente/accidente aéreo o un acto de interferencia ilícito	Cadena de valor descendente	Riesgo	Corto plazo / Medio plazo / Largo plazo

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 de Aena en España y la 2024-2040 de Aena Brasil, y del Plan de Acción Climática 2021-2030 en España y de 2024-2040 en Brasil, así como de la *Responsible Business Strategy* del Aeropuerto de Londres-Luton en Reino Unido.

A través de estos marcos estratégicos, el Grupo Aena asegura que sus prácticas comerciales estén siempre 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 del Grupo, garantizando que su modelo de negocio se adapte a las necesidades y expectativas de las comunidades.

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)i, SBM-3 9 (a)ii, 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 puesto que incluyen aspectos clave como la experiencia del consumidor en relación con la libertad de expresión, la no discriminación y el acceso a productos y servicios; la ciberseguridad y la seguridad del consumidor.

El Grupo ha implementado indicadores de desempeño, políticas y métricas específicas que le permiten monitorizar, mitigar y gestionar los efectos adversos de los impactos negativos materiales y riesgos mientras maximiza los impactos positivos, asegurando así que su modelo de negocio se adapte continuamente a las expectativas de los usuarios y a los desafíos emergentes.

En cuanto al impacto negativo por la afectación a las operaciones por interrupción de los sistemas o plataformas tecnológicas, se considera que se debe a la dependencia de nuestros servicios como los de nuestra cadena de valor de los sistemas y plataformas tecnológicas, por eso los sistemas del Grupo Aena están diseñados con altos parámetros de seguridad y se tienen procedimientos para actuar ante la interrupción de esos servicios como los recogidos en los Planes de Continuidad de la Actividad. Uno de los motivos de esas interrupciones puede ser debido al riesgo de ciberataques, que supone una amenaza para los sistemas de seguridad, operaciones, gestión y actividades comerciales del Grupo Aena. Estos 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, en España, Aena ha adoptado un modelo de ciberseguridad basado en estándares como la ISO 27001 y el Esquema Nacional de Seguridad (ENS), con el objetivo principal de proteger la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información que maneja. Esta norma define un marco para la implementación, mantenimiento y mejora continua del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI), asegurando que se gestionen adecuadamente los riesgos relacionados con la seguridad de la información.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton aplica la normativa NIS y desarrolla sistemas de gestión de seguridad conforme a la ISO 27001. En Aena Brasil se ejecutan proyectos específicos, como la gestión de identidades y campañas de *phishing*, además de *Pentest* y *Retest* en infraestructuras críticas. En Aena Brasil se dispone de un modelo de ciberseguridad basado en la ISO 27001 como marco de referencia para el establecimiento de controles orientados a asegurar la seguridad de la información.

Estas acciones, junto con auditorías certificadas y la obtención de certificaciones internacionales, fortalecen la resiliencia del Grupo y aseguran la continuidad del servicio.

En términos de seguridad y protección del consumidor, los incidentes o accidentes aéreos y los actos de interferencia ilícita (atentados) pueden afectar la seguridad de los usuarios de los aeropuertos y su entorno aeroportuario, entendiendo este impacto negativo de manera sistémica y en relación con el negocio aeroportuario. Para su mitigación, se han implementado sistemas de vigilancia, Planes de Emergencia y Autoprotección, controles de acceso, auditorías y simulacros. Estas medidas de mitigación son supervisadas por las Autoridades competentes en cada país para reforzar la seguridad y confianza de los pasajeros.

Para mejorar la experiencia del usuario, algunos ejemplos de iniciativas en relación con la no discriminación para personas con movilidad reducida (PMR) y discapacidades visibles e invisibles, son 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. Además, en España se ha continuado con la implementación de 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. Asimismo, en 2025 se ha seguido implementando un sistema de distintivo para discapacidades invisibles en los principales aeropuertos, permitiendo que estas personas reciban una atención respetuosa y adaptada a sus necesidades. En el 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 Aena Brasil se continúa adaptando infraestructuras como baños accesibles y pasamanos, asegurando una experiencia más inclusiva.

La forma de evaluar la experiencia del usuario consiste en encuestas de calidad del servicio, dispositivos de medición y comités de calidad, que permiten analizar el *feedback* en tiempo real y desarrollar planes de acción para optimizar los servicios. En particular, en Aena Brasil existe monitoreo de indicadores de calidad del servicio para identificar necesidades de los usuarios. En España, se pone a disposición de los usuarios el *asistente virtual de Aena*, que ha asistido a más de 5,5 millones de pasajeros desde su lanzamiento en diciembre de 2022, lo que refleja el compromiso con la atención personalizada y la satisfacción de los usuarios; además, se ha elaborado el **Plan Estratégico de Innovación y Transformación Digital 2021-2026** que tiene como objetivo optimizar la experiencia del cliente, aumentar la eficiencia operativa y desarrollar negocio alrededor de la movilidad sostenible y cuenta con tres programas estratégicos: de pasajero a cliente, uso eficiente de recursos y más allá del aeropuerto. Así fomenta proyectos relacionados con IA, drones, digitalización de procesos y colaboraciones internacionales como la alianza *Airports for Innovation* (A4I).

Finalmente, se fortalece 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 manera oportuna, consolidando su compromiso con la accesibilidad, la sostenibilidad y la excelencia operativa.

S4-1: Políticas relacionadas con los consumidores y usuarios finales

S4-1 13, S4-1 15 (MDR-P), S4-1 16 (a), S4-1 16 (b), S4-1 16 (c), S4-1 17, S4-1, 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 tiene por objeto definir y establecer los principios, compromisos, objetivos y estrategia a seguir para llevar a cabo su actividad, optimizando la contribución al desarrollo sostenible y cubriendo las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras, creando valor a largo plazo, maximizando los impactos positivos y minimizando los negativos en la sociedad y gestionando los riesgos a lo largo de toda la cadena de valor, mediante un comportamiento ético y transparente con los consumidores y usuarios.

Por su parte, la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente, Eficiencia Energética y Seguridad y Salud en el Trabajo refuerza el compromiso con la excelencia operativa que abarca la seguridad y la experiencia del consumidor. Su objetivo es promover el desarrollo seguro, eficaz y sostenible del transporte aéreo y mantener en el tiempo resultados sobresalientes para los grupos de interés incluyendo los consumidores.

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, e 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

Esta política refuerza el 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.

Esta Política establece compromisos 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 usuarios basada en los principios de transparencia y confianza, libertad de expresión, confidencialidad y no discriminación, 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. Además, se han implementado mecanismos específicos que garantizan el cumplimiento y la supervisión de esta política, así como canales de comunicación abiertos para reportar posibles incumplimientos o vulneraciones.

La información detallada sobre estos compromisos en materia de Derechos Humanos, sus medidas, así como la información relativa al órgano de aprobación y fecha de la política puede consultarse en el apartado **S1-1**.

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 el 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, aprobada por el Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A. con fecha 19 de diciembre de 2023, 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 contra ciberataques y amenazas a la infraestructura digital aeroportuaria, 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, 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. 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. Estas Políticas y Sistemas de Gestión están incluidos dentro de la certificación o verificación de los aeropuertos por parte de las autoridades nacionales correspondientes.

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.

Política del Sistema Interno de Información y Protección al Informante

Esta Política tiene por objeto garantizar la protección de los informantes frente a posibles represalias y enunciar los principios generales del Sistema Interno de Información y Protección del Informante, en el que se integran los distintos Canales de Denuncias del Grupo Aena, como mecanismo formal de comunicación, consulta o denuncia de irregularidades.

El Sistema promueve una cultura de prevención y gestión proactiva del riesgo, garantizando que todas las comunicaciones sean tratadas con los principios de confidencialidad, imparcialidad, diligencia y respeto a los derechos fundamentales establecidos en esta Política.

La información detallada sobre estos compromisos, sus medidas, así como la información relativa al órgano de aprobación puede consultarse en el apartado G1-1.

S4-2: Procesos para colaborar con los consumidores y usuarios finales en materia de impactos

S4-2 18, 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.

La responsabilidad operativa de garantizar la colaboración efectiva con los consumidores y usuarios finales, así como de asegurar que los resultados de dicha colaboración sirvan de base para el enfoque del Grupo, es específica para cada área y se detalla en su correspondiente apartado.

Para la elaboración del DORA II, Aena 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, la cual se somete a consultas con el sector (compañías aéreas). Posteriormente, se presenta un informe a la CNMC y al Ministerio de Economía, Comercio y Empresa, 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 emplea en España 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. Estas encuestas se realizan 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, en España, Aena ha diseñado una metodología propia a través de la realización de Encuestas a Compañías Aéreas (ECAs) anuales que permiten conocer su grado de satisfacción en relación con 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. 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.

En relación con la seguridad del consumidor, se han establecido estructuras de control y colaboración que en España 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 diversos 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 2025, se ha mantenido la colaboración con terceros, especialmente con los proveedores de servicios de asistencia en tierra. Se celebran reuniones mensuales de coordinación de operaciones en rampa con el proveedor de equipos de apoyo en tierra (GSE) compartidos, empresas de handling, aerolíneas y LLA para revisar el rendimiento de los equipos compartidos y cualquier cambio. Asimismo, se llevan a cabo reuniones mensuales con NATS (proveedor de servicios de navegación aérea) además de la asistencia a todos los grupos de trabajo de proyectos relevantes, como la repavimentación de pista, que forma parte de su Sistema de Gestión de Seguridad (SMS). Además, se celebran reuniones del *Safety Stack* 3 veces al año para involucrar a un grupo más amplio de usuarios y partes interesadas del campo de vuelo, así como para comunicar cambios en los Manuales de Operaciones en Tierra (GOMs) y dar a conocer nuevas iniciativas. Los mandos intermedios y los Responsables de Seguridad de las empresas de *handling* en operaciones de rampa participan a través de la Alianza de Liderazgo y Responsables de Seguridad (SMLA), donde se debaten y comparten reconocimientos de seguridad por buenas prácticas. Asimismo, se celebran reuniones semanales de revisión de seguridad para identificar tendencias relacionadas con la seguridad y acordar los Puntos de Actuación para la semana siguiente. Además, todos los proveedores de servicios tienen acceso a la documentación relacionada con seguridad operacional a través de la plataforma de gestión Opscom.

En Aena 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 para la seguridad operacional.

Adicionalmente, el Grupo Aena trabaja para ofrecer una estancia segura y una experiencia de calidad en las instalaciones de todos sus aeropuertos, destacando la comunicación y la colaboración de todos los organismos y partes implicadas en la seguridad aeroportuaria. Para ello, pone en marcha planes de contingencia para la gestión ordenada y normalización de crisis, así como la presentación de informes a los grupos de interés.

Para evaluar la calidad de los servicios aeroportuarios se utilizan encuestas directas a los pasajeros, que recogen su experiencia y nivel de satisfacción en aspectos como el acceso, las instalaciones, la amabilidad del personal o los tiempos de espera. A partir de los resultados de estas encuestas se conceden los premios Airport Service Quality (ASQ), otorgados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI).

Estos reconocimientos son, por tanto, una consecuencia del desempeño reflejado en las encuestas, y representan el cumplimiento de estándares internacionales de calidad en el servicio. En 2025, varios aeropuertos españoles fueron distinguidos en distintas categorías, demostrando así la eficacia del trabajo conjunto con los usuarios y la capacidad de satisfacer sus expectativas:

- Aeropuerto de Palma de Mallorca: Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de entre 25 y 40 millones de pasajeros.
- Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández: Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de entre 15 y 25 millones de pasajeros.
- Aeropuerto de Sevilla: Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de de entre 5 y 15 millones de pasajeros.
- Aeropuertos de El Hierro, Girona-Costa Brava, Pamplona, Reus y Zaragoza: Mejor Aeropuerto de Europa en la categoría de menos de 2 millones de pasajeros.
- Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat: "Airport with the Most Dedicated Staff in Europe" (Aeropuerto con el personal más dedicado de Europa).
- Aeropuertos de El Hierro y Pamplona: "Cleanest Airport in Europe" (Aeropuerto más limpio de Europa).
- Aeropuertos de El Hierro y Reus: "Easiest Airport Journey in Europe" (Trayecto aeroportuario más fácil de Europa), galardón recibido por segundo año consecutivo.
- Aeropuertos de Alicante-Elche Miguel Hernández y El Hierro: “Roll of Excellence” (mención de honor por su trayectoria en la última década).

En 2025 el Grupo Aena ha sido reconocido con otros galardones; *Liferay* otorgó el galardón de Proyecto del Año por la modernización de su ecosistema digital, una iniciativa que permitirá ofrecer una experiencia digital más flexible y avanzada a millones de viajeros a nivel global. Por otro lado, el jurado de los *Routes Europe Awards* ha reconocido y premiado la estrategia de Aena por su excelente labor en el desarrollo de la conectividad de sus aeropuertos. Este reconocimiento responde a una estrategia que genera beneficios tangibles para los usuarios finales, especialmente en dos ámbitos clave: los aeropuertos regionales y la conectividad de largo radio, con un enfoque principal en Asia.

En el caso de los aeropuertos regionales, Aena estableció un esquema de incentivos comerciales, desde la temporada de verano 2024 hasta la temporada de invierno de 2026, dirigido a terminales con menos de tres millones de pasajeros. Dichos incentivos se han visto reforzados con la aprobación, en el último mes de 2025, de un nuevo incentivo comercial aún más beneficioso para las aerolíneas que abarcará la temporada de verano de 2026 hasta la de invierno de 2028. Esta medida permitirá que las aerolíneas reduzcan entre un 60% y 65% sus costes operativos en los aeropuertos regionales, lo que favorece la apertura de nuevas rutas y frecuencias, aumentando la oferta de destinos y conexiones directas en estos aeropuertos y, generando unos impactos positivos tanto sociales como económicos en las comunidades receptoras.

Por otra parte, en el segmento de Largo Radio, es relevante señalar que en 2025 se inauguraron 15 nuevas rutas, de las cuales 4 fueron al continente asiático. Ese mismo año, el número de pasajeros con origen o destino en Asia aumentó un 41%, alcanzando los 1,9 millones. Asimismo, en el esquema de incentivos comerciales, destaca un capítulo para impulsar el desarrollo de tráfico en Asia.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha alcanzado en 2025 su puntuación anual más alta en satisfacción del cliente, 4,14 (4,07 en 2024), 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 propio aeropuerto con la excelencia en la experiencia del pasajero. Adicionalmente, el Aeropuerto de Londres-Luton ha sido distinguido por segundo año consecutivo en los UK *Customer Experience Awards* (UKCXA), obteniendo el oro por la 'Mejor Cultura Centrada en el Cliente' y la plata por la 'Mejor Experiencia para Pasajeros Vulnerables', reafirmando así su compromiso con un servicio inclusivo y de excelencia. El programa *LLA Way* continúa generando un impacto medible, con las puntuaciones del personal incrementadas un 10% desde su lanzamiento en 2021. Este progreso cultural ha sido reconocido externamente, situando a LLA en el primer puesto en el Reino Unido y tercero a nivel mundial en cultura centrada en el cliente.

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 se refuerza la reputación internacional del Grupo Aena 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 usuarios.

El Grupo Aena pone al alcance de sus usuarios un canal de comunicación práctico y accesible para todos, con el que pretende suprimir barreras de accesibilidad y comunicación. Con este objetivo mejora su web según los criterios de máxima simplicidad, alcance y eficacia. De esta manera, se eliminan las barreras digitales que dificultan el acceso a la información, permitiendo que cualquier persona interesada pueda 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:

- En la web de Aena en España, a través del Portal de Trámites y Reclamaciones, así como mediante las hojas de reclamaciones disponibles en distintos puntos de los aeropuertos, los usuarios pueden presentar sus escritos utilizando los organismos y canales oficiales establecidos en el procedimiento vigente.

- Redes sociales: se abordan de manera generalizada, dado que no están incluidas en el procedimiento de gestión de quejas y reclamaciones. Sin embargo, se realiza un seguimiento de los comentarios recibidos en los perfiles de redes sociales “X” y *Facebook*, así como *Instagram* y *LinkedIn*.

- 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. Adicionalmente, los clientes pueden contactar directamente por correo electrónico, y desde noviembre de 2025 se ha introducido una herramienta de chat con IA que permite a los usuarios resolver consultas generales de forma autónoma. Durante 2026, esta funcionalidad se extenderá a un chatbot integrado en múltiples páginas web y, eventualmente, en canales de redes sociales. Además, existen hojas de reclamación a disposición de los pasajeros en distintos puntos del aeropuerto.

- El Canal de Ouvidoria[29] 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.

En España, Aena cuenta con procedimientos y departamentos especializados en todos sus aeropuertos para la gestión eficiente de quejas y reclamaciones de pasajeros. Este sistema asegura una atención organizada desde la recepción hasta la resolución, buscando la satisfacción del usuario y la mejora del servicio.

El proceso comienza cuando el pasajero presenta su queja por canales oficiales, que se registra en el sistema SIRA. A continuación, se envía un acuse de recibo en menos de 5 días hábiles y se inicia una investigación interna. Si es necesario, se aplican medidas correctivas, incluso con proveedores externos. Finalmente, se envía una respuesta definitiva en un máximo de 20 días hábiles, detallando las acciones tomadas y las medidas preventivas previstas. Estos plazos se contemplan en el procedimiento que rige las reclamaciones sujetas al indicador OTAC-01 del DORA II, que mide el tiempo de respuesta de las reclamaciones de gestión aeroportuaria.

Para garantizar la calidad del servicio, la efectividad del sistema se evalúa de forma continua. Mensualmente se analizan las reclamaciones a través del sistema SIRA, mientras que los directores de cada aeropuerto supervisan localmente el cumplimiento del proceso y la eficacia de las correcciones aplicadas. A su vez, se llevan a cabo evaluaciones específicas de forma centralizada para reforzar el cumplimiento del DORA II.

En el Reino Unido se intenta dar respuesta a las solicitudes y reclamaciones en menos de 48 horas, las cuales se gestionan a través de sus compañías aseguradoras. Actualmente se utiliza *Dynamics* 365 para gestionar las comunicaciones con sus clientes, lo que permite registrar y generar los informes correspondientes para su seguimiento.

En Aena 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.

El Grupo Aena tiene implementada una **Política del Sistema Interno de Información y Protección al Informante**. De esta manera intenta que los consumidores conozcan las estructuras y procesos de los que dispone el Grupo para plantear sus inquietudes o necesidades y así darles respuesta. En esta Política se establece la manera de proteger frente a las represalias cuando utilicen estas estructuras o procesos.

El indicador OTAC-01 del DORA II mide la eficiencia en la gestión de reclamaciones de gestión aeroportuaria, estableciendo que al menos el 98% deben ser respondidas en menos de 5 días hábiles. Este compromiso de Aena refleja su dedicación a una gestión ágil y efectiva de las quejas de los usuarios.

En 2025, en España, el total de quejas y reclamaciones recibidas ascendió a 15.102 (15.072 en 2024). En el Aeropuerto de Londres-Luton, en el Reino Unido, el total de quejas y reclamaciones fue de 7.545 (7.370 en 2024), y en los aeropuertos de Aena en Brasil, 1.103 (988 en 2024).

Los procesos de reparación o cooperación en la reparación de los impactos negativos materiales, incluidos la afectación a las operaciones por interrupción de los sistemas o plataformas tecnológicas y la afectación a las personas a causa de un accidente aeronáutico o por actos de interferencia ilícita (atentados), se describen en el capítulo **S4-4**.

[29] 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.

Principales datos de quejas y reclamaciones								
	España		Reino Unido		Brasil		Total	
Indicador	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**	**2024**	**2025**
Contrato de transporte	2.421	1.891	0	0	0	0	**2.421**	**1.891**
Handling	1.246	1.293	433	283	45	37	**1.724**	**1.613**
Sistemas de información	787	734	0	0	23	25	**810**	**759**
Instalaciones	1.088	1.545	279	236	338	362	**1.705**	**2.143**
Servicios de seguridad	2.338	2.669	1.655	1.388	97	136	**4.090**	**4.193**
Servicios complementarios	1.937	1.524	1.682	942	27	35	**3.646**	**2.501**
Accesos	77	176	89	25	0	0	**166**	**201**
Daños y robos	385	281	370	169	0	0	**755**	**450**
Varios	400	441	1.447	1.895	428	480	**2.275**	**2.816**
Servicios comerciales y de restauración	588	1.065	304	253	24	22	**916**	**1.340**
Aparcamientos	3.805	3.483	1.111	2.354	6	6	**4.922**	**5.843**
Total	**15.072**	**15.102**	**7.370**	**7.545**	**988**	**1.103**	**23.430**	**23.750**

En 2024, en el Aeropuerto de Londres-Luton, las reclamaciones de ruido y medio ambiente se habían incluido dentro del total de reclamaciones de gestión aeroportuaria. Este aspecto ha sido corregido y, por tanto, los datos de 2025 se presentan conforme al criterio adecuado, excluyendo dichas categorías específicas.

El Grupo Aena mantiene una estrecha colaboración con aerolíneas y empresas concesionarias para garantizar que todos los usuarios dispongan de mecanismos efectivos de comunicación. Además de en las Salas VIP de los aeropuertos de España, los dispositivos *Rate Now* se emplean para evaluar distintos servicios —como la limpieza, los filtros de seguridad, los controles de seguridad y otros ámbitos operativos— recogiendo y analizando de forma continua la opinión de los pasajeros.

Paralelamente, se celebran reuniones periódicas con concesionarios y aerolíneas para revisar los resultados obtenidos y proponer mejoras, siempre alineadas con el compromiso de optimizar la experiencia del cliente.

En este sentido, el Grupo Aena pone 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.

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 - d), S4-4 32 (a - c), S4-4 33 (a), S4-4 34, S4-4 35, S4-4 37

Experiencia del Consumidor

Libertad de Expresión

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, el Grupo Aena busca la prevención, mitigación y reparación de los impactos negativos, el fomento de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades. De acuerdo con lo anterior, el Grupo fomenta la disponibilidad de canales de comunicación para un diálogo abierto y constructivo con los grupos de interés, mediante las siguientes actuaciones:

El Grupo Aena evalúa la satisfacción de pasajeros, clientes y empresas concesionarias mediante diversas herramientas. Entre ellas destacan las encuestas *Airport Service Quality* (ASQ) de *Airports Council International* (ACI), implementadas en 34 aeropuertos en España que recogen la opinión de los pasajeros sobre una amplia gama de parámetros de servicio y monitorizan la experiencia del cliente dentro del aeropuerto, desde el momento de su llegada hasta el momento en que pasa la puerta de embarque. Los aeropuertos analizan mensualmente los resultados obtenidos, y trimestralmente ACI emite informes de resultados y comparativas con otros aeropuertos de características similares. El Aeropuerto de Londres-Luton ha alcanzado el Nivel 3 de la Acreditación de Experiencia del Cliente Aeroportuario de ACI. Se trata de un logro excelente que refuerza todo el trabajo realizado en el espacio del *Guest Experience*.

Además, se utilizan dispositivos interactivos de valoración en tiempo real, como *Rate Now* en España, que complementan la información obtenida a través de las encuestas y permiten un seguimiento inmediato de la percepción del usuario.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, el programa *Voice of the Customer* alignment integra el feedback obtenido a través de los *ASQ touchpoints* y de herramientas como *Feedback Now*, lo que permite mantener conversaciones significativas con los stakeholders y generar información clave que se traduce en recomendaciones y planes de acción orientados a la mejora continua de los servicios.

Estos dispositivos facilitan una toma de decisiones ágil y la adaptación de los servicios según las prioridades expresadas por los pasajeros.

Asimismo, desde 2022 se aplica *The LLA Way*, un marco de estándares de servicio que garantiza coherencia y calidad en todas las interacciones con los pasajeros. De forma complementaria, desde junio de 2024 se celebran reuniones trimestrales *Service Chain Meetings*, que actúan como un canal de diálogo estructurado con los stakeholders del servicio.

Por último, la *LLA Excellence Academy*, inaugurada en abril de 2024, funciona como un espacio en el que la comunidad interna y externa puede aprender, compartir buenas prácticas y colaborar en la mejora continua de la experiencia del pasajero.

No discriminación

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.

Se han venido consolidando 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. En la tabla a continuación se desglosa la cantidad de solicitudes de pasajeros con movilidad reducida que se atendieron durante los ejercicios 2024 y 2025:

	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Solicitudes de pasajeros con movilidad reducida PMR (nº)	2.441.887	153.636	18.469	**2.613.992**	2.680.437	183.921	80.482	**2.944.840**

En Aena Brasil, en 2024, los datos reportados correspondían únicamente al aeropuerto de Recife; mientras que en 2025 se incluye información de los 17 aeropuertos de Aena en Brasil.

En 2025, en la red de aeropuertos del Grupo Aena, se han proporcionado servicios especializados a 2.944.840 (2.613.992 en 2024) a usuarios con movilidad reducida, facilitando y asegurando que todos estos usuarios tengan un acceso equitativo a los servicios.

El servicio “Sin Barreras” alcanzó en 2025 una notable valoración promedio de 4,94 sobre 5 (4,94 sobre 5 en 2024) 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, el Grupo 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 los aeropuertos de la red española, se han realizado avances en la mejora de la accesibilidad en sus instalaciones. Durante 2025, se ha continuado con el desarrollo de varias iniciativas tecnológicas, como la actualización de la aplicación móvil y la herramienta Aena Maps, que permite 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.

Adicionalmente, 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 19 aeropuertos más transitados de su red, permite a los usuarios acceder a controles de seguridad 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.

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, en España se continúan organizando jornadas de accesibilidad en los aeropuertos, al menos con una periodicidad anual. Su objetivo es compartir el estado del servicio, difundir las buenas prácticas y revisar las mejoras implementadas para elevar continuamente el nivel de calidad ofrecido.

Además, en España, la mayoría de los aeropuertos de la red disponen de aseos adaptados para personas ostomizadas, y se están incorporando nuevas herramientas que favorecen la autonomía de los pasajeros con discapacidad, reforzando así la accesibilidad y la inclusión en las terminales.

En materia de accesibilidad e inclusión, se han creado foros específicos de participación que aseguran que las personas con necesidades especiales puedan expresar sus opiniones y que estas se integren de forma efectiva en la mejora de los servicios. El Foro de Accesibilidad mantiene consultas regulares con usuarios de movilidad reducida (PMR) y organizaciones especializadas, incluyendo una colaboración estructurada con entidades como CERMI, Confederación Autismo España, ONCE y FASOCIDE, la Federación de Asociaciones de Personas Sordociegas de España, 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, permitiendo 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.

La web corporativa proporciona información transparente sobre servicios, procedimientos y derechos de los pasajeros, y las redes sociales permiten una comunicación directa, resolución de consultas en tiempo real y gestión de Impactos.

El Aeropuerto de Londres-Luton ha incorporado nuevas infraestructuras para mejorar la experiencia del cliente. Entre ellas destacan 18 nuevos puntos de ayuda, ubicados estratégicamente en distintas zonas del aeropuerto, que permiten a los pasajeros comunicarse de forma inmediata con el personal de asistencia.

En septiembre se inauguró una nueva sala exclusiva de “Viajes Asistidos”, con capacidad para atender simultáneamente a aproximadamente 50 personas con movilidad reducida. Este espacio dispone de un área sensorial, cambiadores inclusivos, pantalla de información de vuelos y mayor amplitud para facilitar el movimiento de pasajeros, recursos y equipamiento.

En línea con la apertura de esta sala, el Aeropuerto de Londres-Luton ha actualizado su terminología, sustituyendo el concepto anteriormente utilizado de "Asistencia Especial" *(Special Assistance*) por el más adecuado y cercano "Viajes Asistidos" (*Assisted Travel*).

Con el fin de fomentar el tránsito independiente de los pasajeros con movilidad reducida, se ha diseñado además un "Folleto de Viaje Independiente" (*Independent Journey Booklet*), que recoge todas las instalaciones accesibles en la zona de salidas y detalla la ruta hacia la nueva Sala de Viajes Asistidos.

De forma complementaria, los *Accessibility Forums* mantienen reuniones regulares con grupos de accesibilidad donde se discuten necesidades específicas y se co-crean soluciones adaptadas.

Cada año se celebra el *Accessibility Familiarisation Day,* un evento en el que personas con discapacidad recorren todo el proceso del pasajero y ofrecen retroalimentación directa sobre barreras detectadas y oportunidades de mejora.

El seguimiento y la evaluación de estas iniciativas se llevan a cabo mediante encuestas periódicas y reuniones con las entidades colaboradoras, lo que permite ajustar los servicios en función de los resultados y reforzar el impacto positivo de las acciones implantadas.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, los resultados obtenidos demuestran la efectividad de estos mecanismos de participación. En 2025, el *ASQ Score* del aeropuerto alcanzó 4,14, el valor más alto registrado hasta la fecha, con un 80% de los pasajeros calificando su experiencia como "*very good*" o "*excellent*".

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.

En Aena 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 con necesidades de asistencia especial.

Adicionalmente, en los proyectos de renovación en 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.

Acceso a productos y servicios

En España, el DORA II 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 él, se establecen las condiciones y senda tarifaria que los aeropuertos de la red de Aena deben cumplir hasta 2026 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**.

Adicionalmente, 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, así como 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.

Durante el ejercicio 2025 se desarrollaron diversas iniciativas orientadas a mejorar la experiencia del pasajero en distintos aeropuertos.

En el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, con el objetivo de reforzar el concepto de Sense of Place y promover la cultura local, se alcanzaron acuerdos con el Ayuntamiento de Madrid y el Museo Thyssen-Bornemisza para exhibir en la terminal colecciones de arte del museo, así como las emblemáticas figuras de las Meninas, representativas de la ciudad.

Por su parte, en los aeropuertos de Canarias se organizaron eventos bajo el lema "Llévate Canarias contigo", que incluyeron la instalación de productos y stands alusivos a la cultura y a los productos típicos de las islas.

Asimismo, en el Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández los pasajeros han podido disfrutar de música en vivo con villancicos, mientras que en el Aeropuerto de Palma de Mallorca se ofrecieron conciertos con música en directo en las terminales.

En el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat se llevaron a cabo varias iniciativas musicales a lo largo del año, incluyendo actuaciones de alumnos becados, conciertos itinerantes con temática navideña y jornadas especiales con música clásica en distintos puntos de la terminal. Estas acciones se realizaron en colaboración con entidades culturales y tuvieron como objetivo enriquecer la experiencia del pasajero mediante la música en vivo.

Finalmente, en fechas señaladas, se organizaron actuaciones en directo en varios aeropuertos bajo el lema *"Enjoy the Music*", contribuyendo a generar un ambiente más dinámico y atractivo para los pasajeros.

En relación con las 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.

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, como el plan de comunicación para crisis, para garantizar la operatividad ante interrupciones en sistemas tecnológicos o infraestructuras y ante fenómenos meteorológicos adversos, 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.

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, el Grupo 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 del Grupo 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, a través de un servicio ágil, eficiente e innovador. La digitalización de la interacción con los pasajeros y la gestión de las infraestructuras es fundamental para elevar la calidad del servicio, lograr ser más sostenibles y eficientes.

Durante el ejercicio 2025, 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: Se resolvió la 6ª edición de este programa, diseñado para fomentar la innovación y creatividad interna, así como potenciar la mejora continua y visibilizar proyectos implantados que hayan generado valor en algún centro.

En esta edición, 246 empleados presentaron 219 ideas provenientes de 29 centros en España, Brasil y Reino Unido (194 empleados presentaron 218 ideas provenientes de 28 centros en la 5ª edición). Las iniciativas seleccionadas serán testeadas como pilotos en aeropuertos de la red para evaluar su viabilidad operativa.

Los proyectos ganadores de la 6ª Edición de INNOVA han sido:

- En el reto "Excelencia en la experiencia de cliente", la idea ganadora ha sido "Sense of Place ANB", que propone incorporar elementos locales representativos en el diseño y ambientación de los aeropuertos, con el objetivo de transformar estos espacios en lugares con una identidad única, cálida y conectada con el entorno.

- En el reto "Sostenibilidad Ambiental y Social", la propuesta ganadora ha sido "Energía consciente: Iluminación con Eficiencia y Sostenibilidad", que propone la instalación de un cuadro de control eléctrico para los tres circuitos de iluminación del patio principal, con opciones de control Automático y Manual.

- En el reto "Aeropuerto orientado al dato", la idea ganadora ha sido "Inteligencia de Datos para la Optimización de Flujos de Equipaje" que propone un sistema que combine datos históricos del SATE con las proyecciones de demanda a corto plazo, para conocer los flujos esperados en cada momento, y así planificar de manera más eficiente diferentes procesos relacionados con la gestión de los equipajes.

- En el reto "Eficiencia operativa", la propuesta ganadora ha sido "*StopCarsIncursions*" que propone un sistema de seguridad operacional para evitar incursiones no autorizadas de vehículos en pista, combinando tecnologías embarcadas, sensores en puntos críticos y señalización vial.

- En el reto "Mejor proyecto innovador ya implantado", la idea ganadora ha sido "Proyecto de Movilidad Aeropuerto de Congonhas", que describe el proyecto sobre la optimización del entorno vial del aeropuerto, mediante la reorganización de los accesos, sectorización del borde de acera, incorporación de tecnología y mejoras en la infraestructura para ordenar la llegada y recogida de pasajeros.

El programa de innovación abierta *Aena Ventures* avanzó en los despliegues de los proyectos con mejores casos de uso de la segunda edición, con tres de las cinco *startups* ganadoras.

Proyectos de Financiación nacional e internacional:

- 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, como en el Foro de Innovación de ACI EUROPE y como miembro fundador de SESAR 3; 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.

Proyectos Innovadores destacados en 2025:

- Asistente virtual que, mediante IA generativa, ofrece servicios multilingües en todos los aeropuertos de la red española, mejorando la interacción con más de 5 millones de pasajeros.

- Plataforma de gestión de drones en Huesca: Prueba de una plataforma para gestionar drones mediante vuelos automáticos en modo enjambre, realizando inspecciones en pista, perímetro y otras infraestructuras, con coordinación operativa y zonas críticas simuladas.

- Prueba de un sistema LiDAR para medición de tiempos en procesos aeroportuarios: Prueba de tecnología LiDAR para medir tiempos y flujos de pasajeros en controles de pasaporte en ALC y AGP.

- Formación Aeronaves para Bomberos y señaleros: Desarrollo de un entorno virtual accesible con gafas y guantes hápticos que ofrece una experiencia de aprendizaje completa y realista.
- Entorno Virtual en 3D para Contratación: Metaverso para reducir el porcentaje de licitadores que abandonan el proceso de presentación de ofertas
- Monitorización de la rotación de la aeronave: solución basada en análisis de video para monitorizar los eventos de la rotación de las aeronaves. Proyecto validado en el Aeropuerto de PMI.
- Analítica de video para la monitorización y control de procesos aeroportuarios: despliegue de un sistema de video analítica en los aeropuertos de MAD, BCN y PMI, para tracking de pasajeros y control de los procesos aeroportuarios.

El Grupo Aena asigna recursos significativos a la innovación, incluyendo 48 iniciativas lanzadas en 2025. Además, para fomentar e incentivar la participación del personal de Aena en las iniciativas de innovación, así como para impulsar el desarrollo e implementación de nuevos proyectos, se han destinado 1.804 horas específicas de entrenamiento en estas competencias a 285 personas (368 horas en 2024 a 88 personas). Estas actuaciones se complementan con la participación activa de Aena en iniciativas internacionales. Estas medidas buscan garantizar que las prácticas del Grupo 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 2025 ha superado los 44,5 millones de € (43,7 millones de € en 2024).

El compromiso del Grupo 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. El Grupo continúa liderando el cambio en el sector aeroportuario, estableciendo nuevos estándares de excelencia en beneficio de sus usuarios finales.

En cuanto al impacto negativo de la afectación a la operativa y a la experiencia del cliente debido a la ejecución de las inversiones planificadas, las principales actuaciones o medidas de gestión para su mitigación son:

En España, con el objetivo de minimizar el impacto de las obras en la experiencia del pasajero y mantener estándares de calidad operativa, Aena ha incorporado en sus proyectos de inversión una partida específica denominada "Mantenimiento de la Operatividad y de la Calidad Percibida por el Pasajero", que representa aproximadamente un 3% del Presupuesto de Ejecución Material (PEM) de obra. Esta partida tiene carácter variable según las características de cada proyecto y se estructura a precio abierto para permitir medición a demanda.

Esta iniciativa incluye las siguientes medidas:

- Cerramientos transitorios de calidad: Instalación de paneles con acabados estéticos y materiales que reducen el ruido y el polvo generado por las obras.
- Desvíos provisionales: Habilitación de rutas alternativas seguras y claramente delimitadas para mantener la fluidez del tránsito de pasajeros.
- Señalización clara y atractiva: Cartelería temporal multilingüe y pantallas digitales que guían al pasajero con mensajes positivos e informativos durante el periodo de obras.
- Zonas de paso seguras y confortables: Mejora de las condiciones en áreas provisionales mediante iluminación adecuada, ascensores adicionales, montacargas, climatización, puntos de recarga y conexión WiFi.
- Mobiliario y servicios temporales: Instalación de elementos que garanticen el confort y la funcionalidad durante el periodo de ejecución de obras.

En el Reino Unido, con un enfoque centrado en la comunicación y la flexibilidad, la gestión de proyectos incluye evaluaciones de cualquier impacto sobre los pasajeros y las operaciones, debiendo mantenerse este al mínimo cuando sea posible, con medidas de mitigación específicas dependiendo de los requisitos del proyecto. Estas a menudo incluyen comunicación con los pasajeros a través de los propios canales de comunicación del aeropuerto y directamente con las aerolíneas asociadas, mensajes alineados con la marca del aeropuerto y publicidad en paneles de obra cuando estos se utilizan, así como cambios temporales en los recorridos o infraestructura para mantener las interrupciones al mínimo.

En Brasil, como norma general, las medidas de mitigación del riesgo, destinadas a minimizar la afectación a la operativa y la experiencia del cliente, se integran desde la fase de planificación en todos los proyectos de inversión, sean estos de gestión interna o ejecutados por terceros.

En contraste, en el Aeropuerto de São Paulo, donde las obras son responsabilidad de una empresa constructora externa, la gestión del plan de comunicación y las interacciones con la comunidad aeroportuaria se gestionan directamente por dicha empresa contratista, siendo esta su responsabilidad.

Ciberseguridad

S4-4 30 (MDR-A); S4-4 31 (a - d), S4-4 32 (a - c), S4-4 33 (a), S4-4 34, S4-4 35, S4-4 37

El riesgo material relacionado con la ciberseguridad aborda principalmente 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, así como las posibles brechas de datos por ciberataques.

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 estos riesgos, 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.

El Grupo Aena ha adoptado un enfoque integral en ciberseguridad, combinando prevención, detección y reacción ante amenazas.

En España, Aena dispone de un 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.

Aena trabaja en España para cumplir el **Reglamento Delegado (UE) 2022/1645**. Este Reglamento establece un marco regulatorio que para que los operadores aeroportuarios cumplan con los requisitos de detectar y gestionar riesgos relacionados con la seguridad de la información que puedan repercutir sobre la seguridad aérea y afectar a los sistemas de tecnologías de la información y la comunicación y a los datos utilizados con fines de aviación civil, así como para detectar eventos de seguridad de la información y determinar cuáles de ellos se consideran incidentes de seguridad de la información con posibles repercusiones sobre la seguridad aérea, responder a dichos incidentes y recuperarse de ellos. Este Reglamento, que entró en vigor el 16 de octubre de 2025, y junto con otras normativas como el Plan Nacional de Seguridad, supone un esfuerzo significativo para proteger su infraestructura, personas trabajadoras y usuarios finales, manteniendo la capacidad operativa frente a posibles ciberataques.

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 en España, adoptando soluciones sectoriales que abordan riesgos globales, consolidándose como referente en ciberseguridad en la aviación.

Asimismo, se llevan a cabo sesiones de sensibilización en diferentes aeropuertos, complementadas con boletines mensuales que destacan 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.

En el Reino Unido, el Aeropuerto de Londres-Luton ha realizado importantes avances en el cumplimiento de ***The Network and Information Systems Regulations 2018*** y los controles establecidos por la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido. Durante 2024 y continuando en 2025, se ha mantenido la implementación de un SGSI basado en la norma ISO 27001, lo que ha fortalecido significativamente los controles sobre los sistemas críticos. Además, se han desarrollado planes de respuesta y recuperación basados en estos estándares, con un enfoque inicial en los sistemas críticos y con vistas a su futura ampliación.

Se han introducido auditorías internas periódicas desde 2024, inicialmente enfocadas en sistemas críticos y ampliadas en 2025 a todos los sistemas importantes para cumplir con los requisitos de la Ley de Resiliencia.

En Aena Brasil, los esfuerzos en 2025 se centraron en fortalecer la seguridad de la información mediante proyectos de implementación de herramientas de doble factor de autenticación, gestión de dispositivos móviles, soluciones de DLP y solución de SOAR. Además, se realizaron pruebas de penetración exhaustivas, conocidas como pentest y retest, para identificar vulnerabilidades y garantizar su corrección.

Además, se llevan a cabo auditorías internas periódicas para evaluar la eficacia de los controles implementados y asegurar el cumplimiento continuo de las políticas de seguridad de la información.

Adicionalmente, el Grupo Aena cuenta con un Plan de Continuidad del Negocio y Recuperación de la Actividad, cuyo ámbito de aplicación son todas las áreas fundamentales del negocio de toda la red de aeropuertos. Dicho Plan 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 las que deben realizarse 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 el Aeropuerto de Londres-Luton, este plan se denomina Plan de Continuidad de Negocio y Respuesta ante Incidentes. En 2025, dicho aeropuerto llevó a cabo dos ejercicios de simulación en formato *tabletop* que incluyeron tanto al equipo de TI como a los ejecutivos del negocio, con el objetivo de poner a prueba los protocolos de respuesta y coordinación ante posibles contingencias.

El Grupo Aena, para ejecutar las anteriores medidas o actuaciones descritas, destina recursos humanos, tecnológicos y financieros para la gestión de los impactos materiales sobre consumidores y usuarios finales, incluyendo equipos especializados y canales de comunicación.

Seguridad del consumidor

S4-4 30 (MDR-A); S4-4 31 (a - d), S4-4 32 (a - c), S4-4 33 (a), S4-4 34, S4-4 35, S4-4 37

Seguridad operacional

Durante 2025, 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. Específicamente estas actuaciones abordan el impacto negativo y el riesgo identificados en relación con la materialización de un incidente o acto de interferencia en las operaciones de Aena.

En España, el 79% 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 ajusten a los estándares europeos, mejorando la seguridad operacional. Estas certificaciones se realizan por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (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 en España se observan los más altos estándares de seguridad operacional. El 21%[30] 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 y son la Autoridad de Aviación Civil (CAA) y la *British Aviation Institution* (BSI), las autoridades encargadas de acreditar el cumplimiento de la normativa. En el caso de Aena Brasil, se sigue el RBAC 139 de la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) que es la entidad certificadora.

Por tanto, para prevenir, mitigar y reparar los Impactos negativos y riesgos identificados, se ha implementado una Política de Seguridad Operacional en cada uno de los países, en la cual se establecen los compromisos del Grupo Aena con los más altos estándares en materia de seguridad operacional. Adicionalmente ha implementado los correspondientes Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional, lo cual permite gestionar los posibles riesgos e incidentes relacionados con 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.

[30] Las bases aéreas abiertas al tráfico civil y el aeropuerto de uso conjunto de Zaragoza no están certificados o verificados, ya que no les aplica el requisito.

El SGSO es, además, el marco de referencia para garantizar la seguridad operacional de terceros que desempeñan su actividad en las instalaciones aeroportuarias. 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 responsable del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (RSGSO) del aeropuerto, que en su caso aplicará las medidas oportunas para garantizar la seguridad de todos.

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 para los aeropuertos que permite 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 del Grupo Aena disponen de un PSO. En las inspecciones a los aeropuertos, tanto internas como externas, se audita que efectivamente se dispone de un PSO que esté tratado adecuadamente, pero no se monitoriza el alcance de las acciones propuestas.

En España, la unidad independiente *Compliance Monitoring* se encarga de monitorizar los procesos de cumplimiento de la gestión de seguridad operacional a nivel transversal en la red de aeropuertos de Aena, de cara a evaluar la eficiencia de las acciones llevadas a cabo a este respecto.

Además, se dispone de mecanismos de comunicación entre el Grupo Aena y los terceros para tratar cualquier aspecto relacionado con la seguridad operacional. Las comunicaciones recibidas y emitidas, así como el tratamiento aplicado a éstas, son revisadas para cada aeropuerto.

En ese sentido, se establecen sistemas de notificación obligatorios y voluntarios adecuados que se basan en el principio de equidad y en un enfoque no punitivo y mediante los cuales se asegura una protección adecuada a los informadores.

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.

En el Aeropuerto de Londres-Luton, el equipo de operaciones realiza inspecciones diarias de seguridad en la zona de movimiento, complementadas por auditorías periódicas llevadas a cabo por *AirDat*. Estas auditorías identifican áreas de mejora y aseguran el cumplimiento de la normativa establecida. Las Operaciones del Campo de Vuelo involucran a todos los usuarios aeroportuarios mediante Puntos de Compromiso de Seguridad (PoE) consensuados, garantizando la comprensión de los mensajes e instrucciones clave de seguridad. Estos aspectos se supervisan mediante reuniones de gobernanza semanales que analizan las tendencias actuales en los datos.

Adicionalmente, el Grupo Aena incluye en los contratos con terceros cláusulas que integran los requisitos del SGSO. A través de los requisitos incluidos en los contratos con terceros se articulan los requerimientos 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. 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, de esta manera el Grupo intenta mitigar la posibilidad de que ocurra algún incidente.

	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Supervisiones internas (nº)	42	18	17	**77**	39	1	34	**74**
Auditorías externas (nº)	22	31	18	**71**	52	1	42	**95**
Simulacros (nº)	18	1	42	**61**	32	0	64	**96**

Para España, el número de auditorías externas correspondientes al año 2024 es 22, y no 23, debido a la cancelación de una de las auditorías inicialmente previstas.
La reducción observada en los valores correspondientes a Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, se debe a la unificación del criterio utilizado en España. En este nuevo criterio, solo se consideran como auditorías (internas y externas) las de carácter general, aplicándose la misma lógica a los simulacros.
En Brasil, el aumento de auditorías externas responde a un cambio en la metodología de la ANAC, que antes realizaba auditorías conjuntas de varias áreas (Operaciones, Mantenimiento, Fauna Silvestre, Seguridad Operacional y Respuesta a Emergencias) y ahora las ejecuta de forma independiente, elevando así su número total. En cuanto a los simulacros, el incremento se debe a una iniciativa interna de AENA para realizarlos también en aeropuertos que no están obligados por la normativa (Clase I y II RBAC 153).

Seguridad aeroportuaria

En relación con el impacto negativo y el riesgo identificados relacionados con la materialización de un incidente o acto de interferencia en las operaciones, 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. El Grupo Aena implementa sistemas avanzados de vigilancia y medidas específicas para prevenir actos de interferencia ilícita, promoviendo las mejores prácticas en seguridad.

Los Impactos relacionados con actos de interferencia ilícita o accidentes aeronáuticos pueden afectar la seguridad física de los usuarios en las instalaciones del Grupo Aena. Aunque estos Impactos 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.

Estos Impactos negativos son evaluadas y gestionadas dentro de los procesos del Grupo 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 lo genera AESA, y en el año 2025 se han realizado 4 simulacros (1 simulacro en 2024), los cuales verifican, además de otras cuestiones, 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 al Grupo 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.

El Grupo Aena coordina sus esfuerzos con autoridades locales, regionales e internacionales, incluyendo la Policía Nacional, Guardia Civil, la CAA en el Reino Unido y ANAC en Brasil, lo cual implica un enfoque global para mantener la seguridad en todas las ubicaciones operativas.

Además, el Grupo Aena implementa cláusulas en sus contratos con proveedores para asegurar que cumplan con las normativas de seguridad y con la formación necesaria, y también realiza simulacros y auditorías que permiten verificar la eficacia de estos procesos en la gestión de Impactos negativos.

	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Verificaciones internas (nº)	31	13	24	**68**	34	1	44	**79**
Auditorías externas (nº)	34	10	7	**51**	32	1	3	**36**
Simulacros (nº)	1	0	7	**8**	4	0	7	**11**

Para Reino Unido, el número de auditorías externas correspondientes al año 2024 es 10, y no 12, debido a la cancelación de dos de las auditorías inicialmente previstas.
La reducción observada en los valores correspondientes a Reino Unido, en el Aeropuerto de Londres-Luton, se debe a la unificación del criterio utilizado en España. En este nuevo criterio, solo se consideran como auditorías (internas y externas) las de carácter general, aplicándose la misma lógica a los simulacros.

En 2025, el Grupo 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. Se continúan modernizando las tecnologías de vigilancia mediante la instalación, en las ampliaciones y sustituciones de cámaras de seguridad de los aeropuertos, de nuevos modelos que incorporan tecnologías avanzadas, incluida la analítica de movimiento. Estas capacidades permiten generar alarmas automáticas sin necesidad de una supervisión constante por parte de los vigilantes de seguridad.

En los sistemas de control de accesos, los equipos de detección se están actualizando conforme a las mejoras disponibles en el mercado, con el objetivo de incrementar su durabilidad y optimizar su capacidad de detección, reduciendo al mismo tiempo el número de falsas alarmas. En relación con los Programas de Seguridad Aeroportuaria, aquellos aeropuertos cuya versión del PSA expiraba en 2025 han actualizado su programa conforme a la nueva versión utilizada actualmente. Esta actualización incorpora los cambios derivados de la última edición del Programa Nacional de Seguridad (PNS) de 11 de julio de 2025, permitiendo una comprensión más precisa y un análisis más eficaz de las medidas, medios y recursos de seguridad disponibles en cada aeropuerto. Asimismo, esta nueva versión facilita tanto su aplicación por parte del propio aeropuerto como las labores de revisión y supervisión realizadas por AESA.

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. En el año 2025, los aeropuertos de Gran Canaria, Santiago-Rosalía de Castro, Reus, Son Bonet, Santander, Tenerife Norte-Ciudad de la Laguna y El Hierro han recibido la aprobación de sus PSA actualizados, conforme a los estándares establecidos en el PNS. Con motivo de un futuro cambio en el sistema de aprobación de los PSA por parte de Aena, los siguientes aeropuertos cuya aprobación caducaba durante 2025 se han prorrogado hasta el 31/3/2027 y son: Madrid-Cuatro Vientos, La Palma, León y Sabadell.

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.

En España, las principales actuaciones en 2025 en materia de seguridad aeroportuaria incluyen:

- Mejoras en equipamiento de seguridad, como sistemas de control de accesos y CCTV. Aena inició en 2024 el despliegue de nuevas líneas de inspección en los filtros de seguridad de los tres principales aeropuertos de la red en España, 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): Aena ha desplegado en los 39 aeropuertos que disponen de frontera, el equipamiento necesario para realizar el control fronterizo, manteniendo siempre coordinación constante con la Policía Nacional. El equipamiento instalado está ya en operación por parte de Policía Nacional y consiste principalmente en más de 1.400 quioscos de auto-registro y más de 850 puertas automáticas ABC (Automated Border Control). Igualmente se ha dispuesto un servicio de control de pasaportes para dar soporte a Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

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*), la cual 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 Aena 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 de importancia relativa, el impulso de Impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa

S4-5 38, S4-5 40 (MDR-T), S4-5 41 (a), S4-5 41 (b), S4-5 41 (c)

Experiencia del consumidor

Libertad de expresión

En línea con el compromiso de mantener canales de comunicación abiertos y constructivos con los grupos de interés, el DORA 2022-2026 establece el indicador OTAC-01 de "Tiempo de respuesta a reclamaciones de gestión aeroportuaria". Este indicador exige que el 98% de las reclamaciones sean respondidas en menos de 5 días hábiles desde su recepción, garantizando una gestión eficiente y transparente del sistema de quejas. Este estándar forma parte del sistema de incentivos y penalizaciones del DORA, reflejando la importancia estratégica que Aena otorga al diálogo con sus usuarios y a la mejora continua de sus servicios.

En el ámbito internacional, las filiales del Grupo mantienen igualmente estándares exigentes en la atención a reclamaciones. En el Aeropuerto de Londres-Luton, el compromiso de respuesta es de 48 horas, demostrando una gestión ágil y orientada al cliente. Por su parte, en los aeropuertos de Brasil, el plazo establecido para la respuesta a reclamaciones es de 16 días, cumpliendo con los requisitos regulatorios locales y asegurando una atención adecuada a los usuarios en todas las operaciones del Grupo.

No discriminación

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 en España. 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 **S4-4**. 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, se dispone de metas cualitativas específicas, como la extensión del distintivo para discapacidades invisibles a todos los aeropuertos de la red española y el compromiso de 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 especializadas, 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. A finales de 2025, el 100% de la plantilla había completado el curso de formación en línea sobre sensibilización en discapacidad *"¿Cómo puedo ayudarle mejor?"*. Durante ese mismo año, la formación se extendió a terceros y otras partes interesadas del aeropuerto, asegurando que todas las personas que trabajan en las instalaciones cuenten con un nivel básico de sensibilización sobre discapacidad. Complementariamente, los miembros del Foro de Accesibilidad de LLA han impartido al personal sesiones específicas de sensibilización sobre discapacidad visual, demencia (programa *Dementia Friends*) y autismo. 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.

Las métricas relacionadas con la accesibilidad o los servicios PRM se engloban dentro de la categoría “guest services”, y el desempeño del aeropuerto en materia de accesibilidad es auditado anualmente por la Autoridad de Aviación Civil (CAA). En su evaluación más reciente, correspondiente al ejercicio 2024/25, la CAA ha clasificado los servicios de accesibilidad de London Luton Airport con la calificación de “very good”. El objetivo a medio plazo es mantener de forma continuada esta calificación de “very good” hasta 2030, adaptándose a la actualización anual de los criterios de la CAA conforme evolucionan las necesidades de las personas con movilidad reducida (PRM) en el Reino Unido. De cara al largo plazo, el Aeropuerto de Londres-Luton aspira a seguir mejorando la experiencia de accesibilidad, en línea con su compromiso de ofrecer una experiencia aeroportuaria cada vez más inclusiva.

En las filiales de Brasil se dispone de metas cualitativas centradas en accesibilidad, enfocadas en facilitar la estancia de los pasajeros con dificultades especiales, como baños, superficies podotáctiles, pasamanos, elevadores y sillas de ruedas en todas las terminales. Asimismo, en los proyectos de renovación se implementan medidas adicionales de accesibilidad que van acompañadas de una consulta específica para su cumplimiento.

Acceso a productos y servicios

El Grupo 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 presentan 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 del Grupo Aena durante el periodo regulatorio, medidos en función 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 españoles 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 para cada 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.

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.

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 Anexo 3 del DORA II se establece que el objetivo específico en materia de calidad y accesibilidad para los aeropuertos de Aena con tráfico igual o superior a 100.000 pasajeros anuales[31], 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 2025 y 2024 se obtuvieron los siguientes resultados en las encuestas ASQ respondidas por los usuarios:

	Evaluación de la calidad (escala de 1 a 5)					
	2024			2025		
	Calidad de servicios a pasajeros	Calidad locales comerciales	Calidad de restauración	Calidad de servicios a pasajeros	Calidad locales comerciales	Calidad de restauración
España	4,18	3,62	3,78	4,21	3,60	3,59
Reino Unido	4,07	3,71	3,89	4,14	3,82	3,98
Brasil	4,43	3,95	3,41	4,45	3,93	3,41

Los resultados obtenidos, junto con otras herramientas como los grupos de trabajo y los dispositivos *Rate Now,* son esenciales para guiar los planes de mejora continua y fortalecer el diálogo con los grupos de interés.

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			
	2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total
Formación en materia de experiencia del cliente (Nº empleados)	1.284	177	918	**2.379**
	2024			
	España	Reino Unido	Brasil	Total
Formación en materia de experiencia del cliente (Nº empleados)	8.009	174	568	**8.751**

La disminución del número total de empleados formados en experiencia de cliente en España respecto a 2024 se debe a la reducción de participantes en el curso Introducción a la Experiencia del Pasajero, dado que la mayoría ya había completado esta formación en años anteriores.

Durante el año 2025, el personal de Aena en España ha continuado recibiendo el curso online "Introducción a la experiencia del pasajero" y el curso presencial “Cultura aeroportuaria”, con el objetivo de fomentar una cultura aeroportuaria en la Compañía que se centre 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 el Reino Unido, la experiencia del cliente es un pilar fundamental en la *Responsible Business Strategy*. Asimismo, se ha desarrollado “*The LLA Way*”, mediante la cual se definen los comportamientos esperados de los empleados propios y de terceros en materia de calidad. Este programa es un componente obligatorio para conseguir la acreditación de acceso al recinto aeroportuario para cualquier empleado.

[31] Media 2018-2019

En Aena 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.

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 del 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, cuyos valores 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 evalúan 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 dichos indicadores, evaluando los servicios que se ofrecen a los usuarios. En función de ellos, 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 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 a entre 5 y 15 minutos, mejora del confort térmico y acústico y la calidad de la red WiFi, entre otros.

El Grupo Aena para asegurar la operatividad y efectividad del Plan de Continuidad 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.

En España este Plan debe revisarse y actualizarse periódicamente por Aena, 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**.

El Grupo Aena establece objetivos cualitativos que permiten monitorizar la eficacia de nuestras políticas y acciones en innovación. Estos objetivos reflejan nuestro compromiso con:

- 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 el asistente virtual de Aena y soluciones personalizadas gracias al mayor conocimiento de los clientes.

Estos compromisos aseguran la alineación con los objetivos estratégicos y las expectativas de los usuarios finales.

Ciberseguridad

S4-5 38, S4-5 40 (MDR-T), S4-5 41 (a), S4-5 41 (b), S4-5 41 (c)

Privacidad

El Grupo Aena, para la gestión de sus riesgos relativos a este ámbito, ha fijado metas como la formación y sensibilización del personal, elemento clave en la estrategia de ciberseguridad. Durante el año 2025, en España, 8.406 empleados contaban con formación vigente en esta materia (8.215 empleados en 2024).

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 2025, el alcance de dicha formación se ha ajustado en función del perfil y del acceso tecnológico de los empleados, integrando los contenidos de ciberseguridad dentro del plan de formación en seguridad física para aquellos puestos que no requieren el uso directo de equipos informáticos. Como resultado de este enfoque, en 2025 un total de 563 empleados contaban con formación vigente en ciberseguridad (889 en 2024).

En Brasil, la formación también ha sido prioritaria, con 895 empleados capacitados en 2025 en ciberseguridad y protección de datos (838 en 2024). Estas formaciones, obligatorias y vinculadas a evaluaciones de desempeño, refuerzan la importancia de reportar cualquier incidente a través de los canales establecidos.

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 de crisis.

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	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
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 relacionadas con la ciberseguridad (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**

Seguridad del consumidor

S4-5 38, S4-5 40 (MDR-T), S4-5 41 (a), S4-5 41 (b), S4-5 41 (c)

Seguridad operacional

El Grupo Aena dispone de objetivos en materia de seguridad operacional definidos en los Programas de Seguridad Operacional asociados a los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional (SGSO) de los aeropuertos. Estos objetivos, orientados a la búsqueda de la mejora continua de sus operaciones y a garantizar un nivel de seguridad operacional excelente, se establecen a través de un proceso de consulta activa con grupos de interés, asegurando así que respondan a las necesidades reales de los usuarios finales. El seguimiento de su cumplimiento y la evaluación de la eficacia de las acciones implementadas se gestionan a través de los Comités SGSO.

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 de la definición de los indicadores de seguridad operacional es establecer una metodología para su medición, seguimiento e implementación de medidas correctoras según el comportamiento de cada indicador. Así, el SGSO 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. Cada aeropuerto define de manera independiente sus propios objetivos para asegurar que estos son alcanzables.

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 periódicamente estos indicadores y acciones correctoras, informando al Comité del SGSO.

El Responsable del SGSO en España 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 la periodicidad de la recogida de datos, la periodicidad de elaboración del indicador y la periodicidad del control del mismo. De forma análoga, el aeropuerto también 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 en seguridad operacional	
	2024	2025
España	7.336	7.772
Reino Unido	51	55
Brasil	372	682
Total	**7.759**	**8.509**

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, el Grupo Aena evalúa la eficacia de sus acciones, ajustándolas según los resultados obtenidos y las lecciones aprendidas.

El Grupo 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 promover la seguridad aeroportuaria en todos los aeropuertos de la red, el Grupo Aena realiza actuaciones de formación y sensibilización para todos los empleados cuya labor se desarrolle dentro de las instalaciones aeroportuarias.

	Nº de empleados formados en aspectos de seguridad aeroportuaria	
	2024	2025
España	1.601	1.911
Reino Unido	17	663
Brasil	67	708
Total	**1.685**	**3.282**

El incremento de empleados formados y acreditados en materia de seguridad aeroportuaria responde al aumento de las actividades operativas vinculadas a los trabajos de la Fase 1B de BOAB, que requieren credenciales locales en distintos aeropuertos para labores de supervisión y seguimiento. Además, la rotación natural de la plantilla ha hecho necesario capacitar a nuevos trabajadores para asegurar el cumplimiento continuo de los requisitos de seguridad establecidos.

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

- NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, 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 conducta empresarial y cultura corporativa
- G1-2: Gestión de las relaciones con los proveedores
- G1-3: Prevención y detección de la corrupción y el soborno
- G1-4: Casos confirmados de corrupción o soborno
- 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 y a lo largo de su cadena de valor. 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, el Grupo 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.

IROs materiales - Materialidad de impacto (Impactos)

Tema	Subtema	Subsubtema	Impacto	Ubicación en la cadena de valor	Positivo / Negativo	Real / Potencial	Horizonte temporal
G1 Conducta empresarial	Gestión de las relaciones con los proveedores, incluidas las prácticas de pago	—	Prácticas éticas en la contratación de proveedores	Operaciones propias	Positivo	Real	Corto plazo/ Medio plazo/ Largo plazo
G1 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

IROs materiales - Materialidad financiera (Riesgos y Oportunidades)

Tema	Subtema	Subsubtema	Direccionador	Descripción del riesgo / oportunidad	Ubicación en la cadena de valor	Riesgo / Oportunidad	Horizonte temporal
G1 Conducta empresarial	Gestión de las relaciones con los proveedores, incluidas las prácticas de pago	—	El Grupo Aena requiere una gran cantidad de servicios externos para el desarrollo de su actividad, muchos de ellos altamente especializados.	Dependencia de los servicios prestados por terceros	Cadena de valor ascendente y descendente	Riesgo	Corto plazo / Medio plazo/ Largo plazo

NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa

El Grupo Aena ha evaluado los Impactos, riesgos y oportunidades de importancia relativa relacionados con la conducta empresarial aplicando el proceso de evaluación de doble materialidad descrito en el apartado IRO - 1 Doble Materialidad.

En materia de Gobierno Corporativo, del análisis de doble materialidad del Grupo 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 cumplimento 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 cumplimento son de aplicación a todo el Grupo Aena.

En España, Aena cuenta con un Sistema de Cumplimiento Normativo (SCN) diseñado para identificar, prevenir y mitigar los posibles incumplimientos normativos. 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 Aena frente a terceros, sino que también respalda la posición de Aena ante órganos judiciales y administrativos. Este SCN comprende a Aena S.M.E., S.A. y 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 (Brasil y Aeropuerto de Londres-Luton), 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 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 supervisión[32]

GOV-1 5 (a - b)

Aena dispone de dos órganos de gobierno responsables de la gestión, supervisión y control, como son la Junta General de Accionistas y 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.

[32] Para más información, consultar el capítulo NEIS 2 Información general- 2. Gobernanza.

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 de acuerdos, asistir y participar en las reuniones, y delegar la representación en entidades intermediarias.

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. Además se dispone de políticas específicas como la Política de Comunicación con Accionistas y la Política General de Comunicación de Información Económico-Financiera, No Financiera y Corporativa, que entre otros, 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 Aena 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 de Administración 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 2025, el Consejo de Administración de Aena está compuesto por 15 miembros (15 miembros en 2024) 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 Aena.

G1-1: Cultura corporativa y políticas de cultura corporativa y conducta empresarial

G1-1 7, G1-1 9, G1-1 10 (a), (c) i, (c)ii, (e), (g), (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 éticos y pautas generales de conducta v que deben guiar la actuación 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 esa 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: tiene por objeto 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 personas trabajadoras 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: tiene por objeto 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.

En España, los cargos de Aena identificados con exposición al riesgo de corrupción y soborno, de acuerdo a sus tareas y responsabilidades asociadas, son los correspondientes a los rangos de Director y Jefe de División.

En Aena Brasil, en cuanto a las posiciones en situación de riesgo, se ha realizado un análisis específico de la plantilla en el que se han identificado aquellas posiciones que, por sus relaciones con terceros en el desarrollo de sus responsabilidades, se encuentran en riesgo de corrupción y soborno.

En el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, se han identificado las posiciones en riesgo de corrupción y soborno de acuerdo a la regulación de la Autoridad de Aviación Civil de Reino Unido (UK CAA por sus siglas en inglés) y han recibido formación específica en la materia.

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 del Informante: tiene por objeto garantizar la protección de los informantes frente a posibles represalias y enunciar los principios generales del Sistema Interno de Información y Protección del informante, en el que se 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: 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. Esta política fue elaborada y aprobada durante el año 2024.

Política de Cumplimiento en Materia de Conflictos de Intereses. Nueva política aprobada por el Consejo de Administración en 2025, que tiene por objeto establecer los principios y pautas de actuación del Grupo Aena para la gestión adecuada de aquellas situaciones que puedan suponer una colisión entre los intereses del Grupo y los intereses particulares de las personas trabajadoras, personal directivo y miembros de los órganos de gobierno. Con ello se refuerza el compromiso del Grupo Aena con el desarrollo de una cultura empresarial de ética y honestidad basada en los principios de integridad, transparencia y cumplimiento de la legalidad.

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 del Grupo, 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.**
- Procedimiento general de conflictos de intereses.
- Procedimiento de control y gestión de riesgos de cumplimiento.

Todas estas normas son revisadas con, al menos, periodicidad anual y siempre y cuando resulte necesario para alinearse con los objetivos estratégicos del Grupo, 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.

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 correspondiente a 2025 consistió en la implementación de cursos de formación on-line sobre el sistema de cumplimiento normativo y su importancia, en materia de lucha contra la corrupción y sobre el sistema interno de información, así como, píldoras y acciones de comunicación y sensibilización de la cultura de cumplimiento, para reforzar el conocimiento sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo, el Código de Conducta, dar a conocer la política corporativa de cumplimiento en materia de defensa de la Competencia y la nueva Política de cumplimiento en materia de conflictos de intereses y contribuir a prevenir o mitigar el riesgo de comisión de actuaciones delictivas.

La Dirección de Cumplimiento reporta periódicamente a los órganos de administración sobre el cumplimiento del Plan Anual de Actuaciones y del Plan Anual de Formación, Comunicación y Sensibilización, especialmente a través del Informe Anual de Actividad del Sistema de Cumplimiento Normativo que se eleva a la Comisión de Auditoría, al Comité de Dirección y al Consejo de Administración de Aena, ADI y AIRM.

Por lo anterior, durante 2025, 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, videos de sensibilización en materia de cumplimiento, actualización del portal de cumplimiento de la intranet corporativa, sesiones de formación sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo, sobre el sistema interno de información y en materia anticorrupción, así como formación específica para Directores funcionales, Coordinadores de cumplimiento y a otras personas con algún rol en la gestión de riesgos y controles de cumplimiento; para Direcciones de Aeropuertos y Alta Dirección sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo; a Directores y Jefes de División 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 cumplimiento en materia de Conflictos de Intereses. En el Portal Interno de Contratación, en el apartado de ética y cumplimiento, además del código de conducta de terceros y la comunicación a los terceros en relación a la Política de Atenciones empresariales, se ha incluido la Política de cumplimiento en materia de defensa de la competencia, para incentivar y promover relaciones comerciales basadas en los más altos estándares de transparencia y ética empresarial.

En 2025, Aena reforzó su compromiso con la formación en cumplimiento normativo y anticorrupción en los países donde opera. En España, más de 6.828 empleados recibieron capacitación sobre el Sistema de Cumplimiento Normativo (6.290 participantes de 2024) complementada con campañas de sensibilización.En el Reino Unido, la compañía realiza un seguimiento específico del cumplimiento del Código de Conducta; se exige a los empleados firmarlo en el momento de su incorporación, completar la formación obligatoria —ya sea mediante sesiones presenciales o módulos en línea— y renovar su firma electrónica del Código con carácter anual. Este proceso garantiza la plena comprensión y la adhesión a los principios éticos y estándares de integridad que rigen la actuación de la organización. En 2025, un total de 869 empleados del Aeropuerto de Londres-Luton leyeron y reconocieron el Código de Conducta, superando los 368 del año anterior. En Brasil, 781 empleados participaron en formaciones sobre anticorrupción dentro del Programa de Integridad (592 en 2024) fortaleciendo la cultura de integridad y ética empresarial.

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, revisado en mayo de 2025, 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, en cumplimiento de lo previsto en la Ley 2/2023.

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 por la Dirección de Organización y Personas 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 del 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 Europa o infracciones del Código de Conducta, incumplimientos del Sistema de Cumplimiento Normativo, son:

- Canal de denuncias: plataforma online accesible en la web corporativa de Aena en España en una sección separada y fácilmente accesible.
- Correo postal dirigido a la Dirección de Cumplimiento de Aena en 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 las personas trabajadoras 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. Además, la tramitación de los expedientes de investigación en Aena se hace conforme lo dispuesto en el Procedimiento de Gestión del Sistema Interno de Información y Protección al Informante. A este respecto, a la vista del informe de investigación, la Dirección de Cumplimiento emitirá una propuesta de Resolución en base a las conclusiones que elevará al Órgano de Supervisión y Control de Cumplimiento, órgano colegiado al que corresponde en última instancia tomar la decisión sobre las denuncias, garantizándose así la independencia en el proceso. Asimismo el citado Procedimiento establece mecanismos de actuación ante un conflicto de interés de estos actores en la gestión del canal de denuncias.

Durante 2025 y 2024, se llevaron a cabo acciones formativas y capacitaciones dirigidas a los empleados sobre el sistema interno de información (canal de denuncias). Además, la actividad del canal fue reportada periódicamente a los órganos de gobierno, especialmente en el Informe Anual de Actividad del Sistema de Cumplimiento Normativo.

- **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, o el *Whistleblowing Officer*. También se cuenta con un servicio telefónico externo confidencial gestionado por asesores legales. Durante 2025, se llevaron a cabo actividades de sensibilización para los empleados, promoviendo el conocimiento y uso adecuado de estos mecanismos impulsado por un enlace disponible en el boletín semanal para reforzar la concienciación de los empleados

- **Brasil**

Opera a través del Canal de Ética, cuyo funcionamiento se rige por el Procedimiento de Gestión del Canal Ético, revisado en 2024, que garantiza la confidencialidad de los denunciantes y el respeto al derecho de defensa y a la presunción de inocencia de las personas investigadas. Las denuncias pueden presentarse a través de una plataforma externa de gestión o mediante el correo compliance@aenabrasil.com.br y son recibidas directamente por el Comité de Cumplimiento, que, junto con el Gerente de Cumplimiento, asegura la independencia y el rigor en su análisis. Este procedimiento, publicado en el sitio web corporativo de Aena Brasil, establece el flujo de tramitación y los criterios aplicables al tratamiento de las denuncias, y se complementa con el Protocolo de Actuación frente al Acoso Sexual y por Razón de Sexo, que incluye formación obligatoria para todas las personas trabajadoras al incorporarse, conforme a las políticas internas y a la normativa vigente.

También, durante 2025 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 2025, el Grupo Aena ha finalizado la investigación de 103 comunicaciones (11 en España, 9 en Reino Unido y 83 en Brasil), siendo 30 comunicaciones menos que en 2024[33], cuando se recibieron 22 en España, 6 en Reino Unido y 105 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 2025, 0 (8 en 2024) han sido identificadas como posibles casos de vulneración de los derechos humanos 0 en España, 0 en Reino Unido y 0 en Brasil (4 en España, 1 en Reino Unido y 3 en Brasil en 2024). No obstante, ninguna de las del 2024 fue considerada grave.

En la siguiente tabla se muestra el total de las denuncias con investigaciones cerradas en el 2025.

Las tipologías de denuncias han sido actualizadas en el presente ejercicio, e incluye las recibidas tanto de personas trabajadoras del Grupo Aena como de personal externo y denuncias anónimas. Asimismo, se han recibido otras comunicaciones que, a la fecha de cierre del ejercicio, se encuentran aún en proceso de investigación y, por tanto, no se reflejan en la tabla; estas serán reportadas en el siguiente ejercicio una vez se finalice su investigación.

[33] Las tipologías de denuncias se han agrupado en el 2025 en comparación con el 2024, pasando de 40 tipologías de denuncias a 11, con el propósito de consolidar la información para focalizar el análisis.

Tipologías de denuncias	TOTAL 2025	España		Reino Unido		Brasil	
		Status y acciones		Status y acciones		Status y acciones	
		Total Denuncias con investigación cerrada	De las cuales cuentan medidas acordadas	Total Denuncias con investigación cerrada	De las cuales cuentan medidas acordadas	Denuncias con investigación cerrada	De las cuales cuentan medidas acordadas
Corrupción y fraude[A]	**4**	2	2	0	0	2	0
Conflictos de intereses	**9**	0	0	3	0	6	0
Acoso laboral	**14**	0	0	0	0	14	7
Acoso sexual o por razón de sexo	**5**	3	1	0	0	2	2
Derechos Humanos	**0**	0	0	0	0	0	0
Competencia	**0**	0	0	0	0	0	0
Derechos laborales	**11**	3	0	0	0	8	2
Medio Ambiente	**0**	0	0	0	0	0	0
Protección de datos de carácter personal	**1**	0	0	0	0	1	0
Conductas inapropiadas	**39**	3	3	3	2	33	15
Otros	**20**	0	0	3	2	17	5
Total	**103**	**11**	**6**	**9**	**4**	**83**	**31**

[A] Las denuncias de corrupción y fraude no han resultado fundadas, por lo tanto no se han adoptado medidas correctivas. No obstante en dos de ellas se han adoptado medidas de mejora operativa.

G1-2: Gestión de las relaciones con los proveedores

G1-2 12, G1-2 14, G1-2 15 (a - b)

El Grupo Aena adopta una estrategia de contratación orientada a colaborar con los proveedores y socios comerciales más destacados, con el objetivo de satisfacer las necesidades existentes. Esta estrategia integra criterios 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:

- 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 sus relaciones con los proveedores, el Grupo Aena mantiene un enfoque estructurado y detallado, priorizando la sostenibilidad y la gestión de los riesgos asociados a la cadena de suministro, incluidos los riesgos específicos de cada país. Este enfoque, se fundamenta en el Código de Conducta de Terceros del Grupo, que establece un marco ético y normativo claro para todas las relaciones comerciales, garantizando los principios de publicidad, igualdad, no discriminación, concurrencia, transparencia y cumplimiento ético.

Para mitigar los riesgos relacionados con la sostenibilidad, el Grupo Aena exige a sus proveedores criterios rigurosos en materia de derechos laborales, medioambiente y seguridad. Estos incluyen la gestión adecuada de los riesgos laborales y ambientales conforme a la legislación nacional e internacional. Además, los contratos incorporan cláusulas específicas sobre sostenibilidad y calidad.

El Grupo Aena integra criterios sociales, medioambientales y de sostenibilidad en sus procesos de selección de proveedores. En Aena 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 o suministro. En los procesos de licitación se tienen en cuenta criterios de sostenibilidad, de modo que los proveedores con mejor desempeño obtienen una mayor puntuación, pudiendo incluso excluirse a aquellos que no cumplan con los requisitos establecidos.

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 personas trabajadoras con discapacidad.
- Los pliegos pueden incluir criterios sociales, como certificados de igualdad de género/retributiva y otros relacionados con la seguridad y salud en el trabajo (ISO 45001).
- Las condiciones incluyen compromisos laborales, como emplear un porcentaje mínimo de personas trabajadoras con diversidad funcional, cumplir con condiciones salariales de convenio colectivo, y garantizar la prevención de riesgos laborales.
- Algunos pliegos de suministros pueden 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 de Expedientes de Proveedores” 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 podrá solicitar 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 Climática, 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, tranversalmente se incluyen criterios de innovación para mejorar aspectos ambientales y sociales.

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) haciendo que se favorezca a las empresas que garanticen la puesta en marcha de prácticas sostenibles y responsables en su desempeño y gestión habitual. Esta misma línea de actuación, 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. Lo anterior, puesto que 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 y puede llegar a la resolución del contrato. 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 personas trabajadoras fijas 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 las personas trabajadoras 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 *(Modern Slavery Act 2015*), salario mínimo e igualdad. En caso de incumplimiento de los criterios ESG establecidos en el contrato, el aeropuerto se reserva el derecho de rescindirlo. Sin embargo, se trabaja en colaboración con los proveedores para establecer planes de acción correctivos que permitan solventar las infracciones. Además, existen cláusulas de desempate que incorporan en los pliegos de contratación. Estas cláusulas están incluidas en la cláusula social que evalúa los criterios ESG.

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.

Con respecto al seguimiento del desempeño de los proveedores, esto es una pieza central en la estrategia del Grupo Aena para garantizar el cumplimiento de los compromisos contractuales anteriormente descritos. 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 específico, sobre el desempeño ambiental de los proveedores, se ha establecido un Procedimiento de Control y Seguimiento de Empresas (incluido dentro del Sistema de Gestión Integrado. el cual 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%, se pueden aplicar retenciones sobre los pagos hasta que se regularicen.

Por otro lado, en el Código de Conducta de Terceros se establecen 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. 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.

En este sentido, 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.

Además en España existen las siguientes normativas en relación con la gestión de 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.

En el **Portal de Contratación de Proveedores** se encuentra información sobre el sistema de facturación electrónica, Instrucciones Internas de Contratación del Grupo Aena, Perfil del Contratante y Contratos de mayor y menor cuantía publicados (en cada licitación para la presentación de ofertas, se incluyen, entre otros, el **Pliego de Cláusulas Particulares** de cada expediente).

En los procesos de presentación electrónica de ofertas y facturación electrónica, Aena pone a disposición de los proveedores, asistentes virtuales con soluciones de chatbot de atención y soporte 24/7, así como diverso material audiovisual y videotutoriales, que facilitan las relaciones comerciales con los proveedores, contribuyendo a la mejora de la eficiencia, simplificación, homogeneización, trazabilidad y transparencia de los procesos de contratación.

Con respecto a las **Instrucciones de Contratación de Grupo Aena**, éstas fueron aprobadas por el Consejo de Administración de Aena S.M.E., S.A., en julio de 2024, siendo de aplicación a las entidades del Grupo Aena en España. El Consejo de Administración de Aena Internacional aprobó la adopción de las mismas en febrero de 2025, entrando en vigor a partir de entonces. La instrucciones de contratación respetan y garantizan el cumplimiento de los principios generales de la contratación pública relativos a la transparencia, publicidad, concurrencia, igualdad de trato, no discriminación y confidencialidad.

De acuerdo con los **Pliegos de Cláusulas Particulares** de Aena establecen 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. En concreto:

- Existen cláusulas[34] según la naturaleza del expediente por medio de las cuales Aena 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 en 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.

En relación a la ubicación geográfica de los proveedores, esta varía según el país en el que operen las sociedades integrantes de Aena. En 2024 y 2025, el número y porcentaje de proveedores y proveedores locales[35] ha sido el siguiente:

	España		Reino Unido		Brasil	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Total proveedores (Nº)	**3.097**	**2.912**	*	**714**	**1.135**	**1.355**
De los cuales locales (Nº)	**3.031**	**2.842**	*	**189**	**1.133**	**1.355**
Porcentaje proveedores locales	97,9 %	97,6 %		26,5 %	99,8 %	100 %

*Luton actualizó su metodología de cálculo de proveedores en 2025; por lo tanto, únicamente se reporta la información correspondiente a 2025 con el fin de garantizar la consistencia en futuros reportes.

[34] En contratos de suministros en la cláusula 34 tanto en el Real Decreto Ley 3/2020 (RDL) como en las Instrucciones Internas de Contratación (IIC). En contratos de obras en la cláusula 37 en RDL y en la cláusula 38 en IIC. En contratos de servicios en la cláusula 34 en el RDL y en cláusula 35 en el IIC.
[35] En España, dada la ubicación de los aeropuertos de la red, prácticamente en todas las regiones del país, a estos efectos se entiende como proveedor local como proveedor nacional. El mismo concepto se aplica en Brasil. Por su parte, en Reino Unido se considera proveedor local aquel ubicado a una distancia máxima de 25 millas con respecto al Aeropuerto de Londres-Luton.

G1-3: Prevención y detección de la corrupción y el soborno

G1-3 16, AR7, G1-3 18 (a - c), G1-3 20. G1-3 21 (a - c)

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 del Grupo, 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 canales de denuncias, 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 impedir que pueda llegar a materializarse algún 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 vinculación, pertenencia o colaboración con partidos políticos o instituciones públicas debe realizarse de manera estrictamente personal, fuera del horario laboral y sin utilizar los recursos del Grupo, con el objetivo de evitar cualquier posible vinculación con estas actividades.

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

El Grupo Aena mantiene libros y registros y cuentas que contengan todos los detalles necesarios y reflejen adecuadamente las operaciones y disposiciones de activos del Grupo. 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.

Proveedores, clientes comerciales, representantes y agentes comerciales

El Grupo Aena aplica en sus procesos de contratación los principios de legalidad, eficiencia, transparencia, publicidad, concurrencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación. Así mismo, asume el compromiso de mantener relaciones comerciales con proveedores y clientes cualificados, fiables e íntegros que garanticen la mejor oferta técnica y económica.

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. 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 2025, 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 2025, 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 2025.

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 materia de corrupción dirigidas al 100% de la plantilla, tales como publicaciones específicas en la newsletter corporativa, así como una campaña de comunicación basada en un video interactivo sobre la nueva política en materia de conflictos de intereses lanzada con ocasión del día internacional contra la corrupción y una serie de videos sobre el contenido de la Política de Atenciones Empresariales.

Por otra parte, para los cargos identificados con mayor exposición al riesgo de corrupción y soborno se han planificado actuaciones formativas específicas en materia de corrupción.

Por último, se han realizado acciones de comunicación dirigidas a grupos específicos, como las áreas comerciales, de infraestructuras, auditoría interna, direcciones de aeropuertos, entre otras, que incluyen aspectos en materia de corrupción.

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 el caso del Aeropuerto de Londres-Luton, al personal identificado con mayor exposición a corrupción y soborno se les ha impartido formación específica.

Los cargos que se encuentran en situación de riesgo han continuado realizado acciones de formación, alcanzando los siguientes valores acumulados en 2025, con su distribución por país:

	2024				2025			
	España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Número de cargos en riesgo de corrupción y soborno (Nº)	315	25	60	**400**	323	25	66	**414**
Número de cargos en situación de riesgo que han realizado los programas de corrupción y soborno (Nº)	218	25	60	**303**	277	25	66	**368**
Porcentaje de cargos en situación de riesgo que han realizado los programas de formación en materia de corrupción y soborno (%)	69 %	100 %	100 %	**76 %**	86 %	100 %	100 %	**89 %**

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, 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, 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).

G1-4: Casos de corrupción o soborno

G1-4 22, G1-4 24 (a - b), G1-4 25

En el apartado G1-1 se reporta información sobre los casos de corrupción o soborno investigados durante el período de referencia, no existiendo ningún caso confirmado.

A continuación se reporta la información sobre multas o sanciones por corrupción o soborno:

	2024				2025			
	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	0

G1-6: Prácticas de pago

G1-6 31, G1-6 33 (a - d)

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 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, con esto se refuerza la seriedad con la que gestionan las relaciones comerciales.

En España la Ley 18/2022, establece requisitos de transparencia en los pagos a proveedores y exige que la información sobre pagos, en especial los plazos y las condiciones de pago, sean reportadas 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.

En España las condiciones de pago contractuales habituales 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 se tiene un día de pago fijo al mes.

La metodología de cálculo del período medio de pago, en el caso de España, considera los saldos contables de los acreedores comerciales para realizar el 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.

Para asegurar una correcta gestión y relación con sus proveedores, en España se 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 2025 para España es de 25 días (27 días en 2024). Se entiende por número de días de pago a 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 2025 fue de 26 días (28 días en 2024), mientras que el ratio de operaciones pendientes de pago fue de 6 días (7 días en 2024), lo cual indica que, en promedio España realiza los pagos dentro del plazo correspondiente a sus obligaciones contractuales. Para más información consultar nota 19.1 Información sobre el periodo medio de pago de las Cuentas Anuales Consolidadas 2025 - Bloque A.

Por otro lado, en el Reino Unido existe el Reglamento sobre la Información de las Prácticas y el Rendimiento en los Pagos de 2017. diseñado para mejorar la transparencia sobre cómo las grandes empresas pagan a sus proveedores, así combatir los pagos tardíos y mejorar el flujo de caja de los proveedores, especialmente las pymes. En cuanto al tiempo estándar de pago es de 30 días, siendo el tiempo medio en pagar la factura a partir de la fecha en que comienza a calcularse el plazo de pago de 27 días en 2025 (22 días en 2024). Más del 79% de las facturas se pagan en los primeros 30 días (80% en el 2024), 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 (**Código Civil Brasileño -Ley 10.406/2002**)[36]. Según este procedimiento, los pagos los realizará Tesorería en los días 10 y 25 de cada mes[37], existiendo la opción de realizar pagos fuera de esos días, pero pasando por la aprobación previa de la Directiva, siendo el tiempo estándar de pago de 30 días, como en España y Reino Unido. Teniendo en cuenta este procedimiento, el ratio de operaciones pagadas (misma formula que en España) en Brasil es de 20 días en 2025 (22 días en 2024).

En España, Reino Unido y Brasil actualmente no hay procedimientos judiciales abiertos por demoras en los pagos.

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 del Grupo Aena 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 el Grupo ha decidido no reportarlos: **G1-4 25 (b - d).**

[36] Ley que regula las relaciones privadas, incluyendo obligaciones contractuales y formas de pago. En el contexto de pagos a proveedores, los artículos relevantes se encuentran en el Libro de las Obligaciones (Artículos 305-312), especialmente en los capítulos sobre cumplimiento, mora y extinción de la deuda.
[37] En caso de que estas fechas coincidan con sábado, domingo o festivo, el pago se realizará en el primer día laborable.

- DPs no incluidos debido a que, tras realizar el Análisis de Doble Materialidad, no se considera material para el Grupo: **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 el Grupo.

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, región y categoría profesional (a 31 de diciembre) (GRI 405-1)

2025

	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**	**1**	**5**	**5**	**2**	**6**	**7**
Directivos y titulados	49	100	636	765	495	551	13	19	50	54	20	20	0	0	15	44	1	7	**62**	**119**	**701**	**863**	**516**	**578**	**1.279**	**1.560**
Coordinadores	0	0	90	273	255	600	7	5	20	6	6	2	7	7	45	74	3	7	**14**	**12**	**155**	**353**	**264**	**609**	**433**	**974**
Técnicos	14	119	693	1.723	908	1.358	0	5	0	32	0	22	16	39	67	166	3	20	**30**	**163**	**760**	**1.921**	**911**	**1.400**	**1.701**	**3.484**
Personal de apoyo	6	5	161	83	134	110	59	59	172	252	76	100	60	46	130	140	5	11	**125**	**110**	**463**	**475**	**215**	**221**	**803**	**806**
Total	**69**	**224**	**1.581**	**2.849**	**1.797**	**2.621**	**79**	**88**	**242**	**344**	**102**	**144**	**83**	**92**	**257**	**424**	**12**	**45**	**231**	**404**	**2.080**	**3.617**	**1.911**	**2.810**	**4.222**	**6.831**

2024

	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	1	5	5	2	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**

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)

	2024									2025								
	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	**8.714**	211	157	2.660	4.717	49	29	374	517	**9.141**	241	214	2.873	5.040	44	20	289	420
Reino Unido	**944**	78	43	315	508	0	0	0	0	**999**	77	39	346	537	0	0	0	0
Brasil	**851**	0	0	298	524	11	6	3	9	**913**	0	0	323	548	25	9	4	4
Total	**10.509**	**289**	**200**	**3.273**	**5.749**	**60**	**35**	**377**	**526**	**11.053**	**318**	**253**	**3.542**	**6.125**	**69**	**29**	**293**	**424**

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, y categoría profesional (consolidado)[A] (GRI 405-1)

	2024						2025					
	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	5.705	175	529	41	**6.234**	**216**	5.984	192	474	38	**6.458**	**230**
Femenino	3.220	268	392	62	**3.612**	**330**	3.463	270	337	69	**3.800**	**339**
Total por sexo	**8.925**	**443**	**921**	**103**	**9.846**	**546**	**9.447**	**462**	**811**	**107**	**10.258**	**569**
Alta dirección	12	0	0	0	**12**	**0**	13	0	0	0	**13**	**0**
Otros directivos y titulados	2.378	50	73	2	**2.451**	**52**	2.593	58	85	1	**2.678**	**59**
Coordinadores	1.318	67	1	0	**1.319**	**67**	1.343	70	0	0	**1.343**	**70**
Técnicos	3.983	180	743	58	**4.726**	**238**	4.185	184	638	50	**4.823**	**234**
Personal de apoyo	1.234	146	104	43	**1.338**	**189**	1.313	150	88	56	**1.401**	**206**
Total por categoría profesional	**8.925**	**443**	**921**	**103**	**9.846**	**546**	**9.447**	**462**	**811**	**107**	**10.258**	**569**
> 50 años	3.824	236	181	21	**4.005**	**257**	4.090	266	184	20	**4.274**	**286**
Entre 30 y 50 años	4.723	194	631	60	**5.354**	**254**	4.893	184	534	51	**5.427**	**235**
< 30 años	378	13	109	22	**487**	**35**	464	12	93	36	**557**	**48**
Total por edad	**8.925**	**443**	**921**	**103**	**9.846**	**546**	**9.447**	**462**	**811**	**107**	**10.258**	**569**

[A] Datos agregados de la plantilla total consolidada.

Contrataciones por sexo, edad, categoría profesional y región

2025

	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
Alta Dirección	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Directivos y titulados	54	22	61	59	8	19	7	3	4	2	2	2	0	0	5	1	1	0	61	25	70	62	11	21
Coordinadores	0	0	1	0	4	2	1	0	0	1	0	2	0	3	11	7	0	0	1	3	12	8	4	4
Técnicos	52	8	288	102	60	63	0	0	2	0	2	0	11	5	20	17	3	1	63	13	310	119	65	64
Personal de apoyo	3	4	11	21	2	15	18	18	28	23	8	8	18	34	24	29	2	0	39	56	63	73	12	23
Total	**109**	**34**	**361**	**182**	**74**	**99**	**26**	**21**	**34**	**26**	**12**	**12**	**29**	**42**	**60**	**54**	**6**	**1**	**164**	**97**	**455**	**262**	**92**	**112**

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
Alta Dirección	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Directivos y titulados	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**

Despidos por sexo, edad, categoría profesional y región (GRI 401-1)

2025

	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	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**
Directivos y titulados	0	0	1	0	0	0	0	0	1		2	1	0	0	0	1	0	0	0	**0**	**0**	**3**	**2**	**1**	**0**
Coordinadores	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	7	2	0	1	**0**	**0**	**7**	**2**	**0**	**1**
Técnicos	0	0	1	0	0	0	0	0	1		0	0	0	3	0	8	6	1	0	**3**	**0**	**10**	**6**	**1**	**0**
Personal de apoyo	0	0	3	0	3	0	3	0	2		2	3	1	1	3	6	7	1	0	**4**	**3**	**11**	**9**	**7**	**1**
Total	**0**	**0**	**5**	**0**	**3**	**0**	**3**	**0**	**4**		**4**	**4**	**1**	**4**	**3**	**22**	**15**	**2**	**1**	**7**	**3**	**31**	**19**	**9**	**2**

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
Alta Dirección	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Directivos y titulados	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	**0**	**0**	**2**	**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**
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**
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**
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**

Remuneraciones medias y su evolución desagregadas por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor (salario fijo + variable) [A] [B] (GRI 405-2)

		2024								2025							
		< 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	43.076	43.307	56.773	57.531	62.712	65.910	**58.905**	**60.480**	44.820	46.224	61.004	61.838	67.291	70.428	**63.294**	**64.528**
	Coordinadores	0	0	43.854	46.803	47.048	48.669	**46.323**	**48.201**	0	0	48.360	52.096	51.206	53.452	**50.640**	**53.108**
	Técnicos	32.697	34.195	36.730	38.688	39.580	41.830	**38.351**	**39.917**	35.086	37.413	39.904	41.995	42.778	45.643	**41.588**	**43.496**
	Personal de apoyo	29.029	29.825	33.075	33.304	34.192	36.017	**33.428**	**34.715**	31.722	32.264	35.397	36.474	37.005	39.013	**36.143**	**37.858**
	Total	**38.376**	**36.820**	**44.278**	**44.189**	**46.501**	**48.120**	**45.375**	**45.870**	**41.198**	**40.766**	**48.264**	**48.007**	**50.530**	**52.460**	**49.409**	**49.957**
Reino Unido	Directivos y titulados	**55.774**	56.391	80.494	126.428	85.648	206.140	**77.527**	**132.888**	50.650	50.092	80.118	107.977	82.786	147.434	**76.157**	**107.856**
	Coordinadores	**44.028**	43.759	47.887	58.023	50.782	(A)	**47.170**	**50.802**	44.548	44.851	50.223	51.967	49.064	74.108	**48.769**	**52.636**
	Técnicos	**0**	50.201	(A)	69.410	0	72.458	**50.652**	**68.701**	(A)	48.706	0	70.551	0	72.839	**(A)**	**69.586**
	Personal de apoyo	**44.246**	43.110	48.968	54.441	50.476	53.501	**48.490**	**52.224**	41.962	43.528	48.174	54.917	49.595	53.130	**47.373**	**52.736**
	Total	**46.137**	**45.513**	**55.979**	**67.837**	**55.787**	**77.990**	**54.126**	**66.494**	**43.598**	**45.166**	**54.873**	**65.033**	**55.576**	**71.795**	**52.968**	**63.762**
Brasil	Directivos y titulados	0	0	66.906	85.747	(A)	96.209	**64.956**	**87.273**	0	0	67.750	83.911	(A)	98.385	**70.345**	**86.197**
	Coordinadores	31.411	30.879	30.487	31.909	29.868	31.048	**30.552**	**31.793**	32.279	28.803	33.808	34.636	31.754	32.442	**33.503**	**34.053**
	Técnicos	5.856	5.813	5.972	6.025	5.837	5.897	**5.947**	**5.978**	6.590	6.345	6.521	6.607	6.432	6.505	**6.529**	**6.551**
	Personal de apoyo	6.813	9.372	10.668	13.424	11.963	14.676	**9.492**	**12.403**	6.792	9.410	12.086	14.574	14.367	15.362	**10.340**	**13.279**
	Total	**8.835**	**9.087**	**17.335**	**19.756**	**15.758**	**23.670**	**15.377**	**18.236**	**8.722**	**9.337**	**17.960**	**21.846**	**24.403**	**28.940**	**15.882**	**20.232**

[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 2,5%, de conformidad con el real Decreto-ley 14/2025, de 2 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de retribuciones en el ámbito del sector público.

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, la Orden Comunicada de la Ministra de Hacienda de 30 de julio de 2025, la Orden Comunicada de la Ministra de Hacienda de 1 de octubre de 2025, el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio y 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 Capital[38].

En 2025, la votación, con carácter consultivo, del Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros correspondiente al ejercicio 2024 contó con el apoyo de la práctica totalidad de la Junta General de Accionistas, con un porcentaje de voto a favor del 95,33%[39]

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 Aena SME SA; el Director General de Aena Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional Región de Murcia SME S.A. y el Director General de Aena Desarrollo Internacional SME S.A.

Los únicos consejeros que tienen una vinculación profesional con Aena SME S.A. 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.

[38] Los Consejeros solo 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.
[39] 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%

Los Consejeros Dominicales 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.
Los Consejeros Independientes, hasta septiembre de 2025 percibían una cuantía máxima anual de 11.994 €, pero desde septiembre de 2025, en cumplimiento de la nueva Orden Comunicada de la Ministra de Hacienda que aplica a los Consejeros Independientes, estos, perciben una cuantía máxima anual de 75.000 €., distribuidos en un máximo de 11 sesiones retribuidas en cuantía de 6.800 euros cada una.
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]

Retribución de Consejeros [A] (GRI 2-19; 2-20; 2-21)

	2024		2025	
	Masculino	**Femenino**	**Masculino**	**Femenino**
Consejeros Dominicales	11.994,00 €	11.994,00 €	11.994,00 €	11.994,00 €
Consejeros Independientes	11.994,00 €	11.994,00 €	37.013,15 €	37.013,15 €

[A] Para el cálculo de la retribución media, se ha tenido en cuenta solo 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 2025, se ingresaron las compensaciones percibidas por los Altos Cargos D. Maurici Lucena Betriu y Dª. Angélica Martínez Ortega (en el caso de esta última, hasta junio de 2025, fecha en que dejó de tener la condición de Alto Cargo de la Administración General del Estado)

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 (2,5% en el ejercicio 2025 y 2,0% en el 2024). 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.

Retribución de Alta Dirección (GRI 2-19; 2-20; 2-21)

	2024		2025	
	Masculino	**Femenino**	**Masculino**	**Femenino**
	159.510,00 €	160.112,00 €	162.603,10 €	165.050,00 €
Brecha	**(0,4) %**		**(1,5) %**	

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):

Retribuciones percibidas por Consejeros y Directivos [A] (GRI 2-19; 2-20; 2-21)

	2024		2025	
	Presidente-Consejero Delegado	**Vicepresidente Ejecutivo**	**Presidente-Consejero Delegado**	**Vicepresidente Ejecutivo**
La retribución básica (fija)	126.216,00 €	110.041,10 €	130.008,60 €	113.360,64 €
Las retribuciones complementarias que comprenden:				
Complemento de puesto	50.463,72 €	24.198,98 €	51.983,34 €	23.947,61 €
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 Aena, 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).	14.060,81 €	73.367,98 €	14.469,38 €	77.552,55 €
Otros conceptos	1.242,53 €	4.865,14 €	1.242,53 €	5.499,02 €
Total	**191.983,06 €**	**212.473,20 €**	**197.703,85 €**	**220.359,82 €**

[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 2025, acorde con importes reflejados en Cuentas Anuales e IARC. Adicionalmente, el Presidente-Consejero Delegado y el Vicepresidente Ejecutivo han percibido 1.599 euros de dietas de viajes y 1.583 euros de primas de seguros (2024: 3.269 euros de dietas de viajes y 1.388 euros en primas de seguros).

	Número de horas de absentismo (personal propio) (GRI 403-9)					
	España		Reino Unido		Brasil	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Nº de horas perdidas por absentismo [A]	**977.565**	**986.008**	**82.191**	**81.670**	**57.794**	**96.456**
Masculino	534.824	526.821	44.328	41.563	24.127	44.729
Femenino	442.741	459.187	37.863	40.107	33.667	51.728
Índice de absentismo [B]	**7,65**	**7,57**	**4,71**	**4,58**	**3,09**	**5,06**
Masculino	6,79	6,54	4,12	3,92	2,00	3,79
Femenino	9,02	9,24	5,66	5,53	5,06	7,12

[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.
[B] Índice de absentismo = (Nº total de horas perdidas por absentismo / Nº total de horas de trabajo programadas) x 100

	Accidentalidad (personal propio) (GRI 403-9)							
	España		Reino Unido		Brasil		Total Consolidado	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Accidentes (nº)	**102**	**132**	**32**	**56**	**20**	**10**	**154**	**198**
Hombre	66	95	16	35	13	6	95	136
Mujer	36	37	16	21	7	4	59	62
Con baja	**54**	**67**	**11**	**13**	**14**	**8**	**79**	**88**
Hombre	40	50	8	10	9	4	57	64
Mujer	14	17	3	3	5	4	22	24
Sin baja	**48**	**65**	**21**	**43**	**6**	**2**	**75**	**110**
Hombre	26	45	8	25	4	2	38	72
Mujer	22	20	13	18	2	0	37	38
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	**101**	**131**	**31**	**55**	**20**	**10**	**152**	**196**
Hombre	66	94	15	34	13	6	94	134
Mujer	35	37	16	21	7	4	58	62
Graves[(A)]	**1**	**1**	**1**	**1**	**0**	**0**	**2**	**2**
Hombre	0	1	1	1	0	0	1	2
Mujer	1	0	0	0	0	0	1	0
Tasa de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias	**0,08**	**0,08**	**0,57**	**0,49**	**0,00**	**0,00**	**0,12**	**0,12**
Tasa de lesiones por accidente laboral registrables	**4,22**	**5,14**	**6,31**	**6,34**	**7,48**	**4,63**	**4,82**	**5,24**
Tasa de fallecimientos	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**

[(A)] Se consideran graves, todos aquellos accidentes que hayan tenido grandes consecuencias, sin incluir los fallecimientos.

- Tasa de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias = (Número de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias (sin incluir fallecimiento))* 10^6/ (Número de horas trabajadas).
- Tasa de lesiones por accidente laboral registrables= (Número de accidentes con baja x 10^6) / (Número total de horas trabajadas). Su cálculo es igual al Índice de Frecuencia.
- Tasa de fallecimientos = (Número de fallecimientos resultantes de una lesión por accidente laboral x 10^6) / Número de horas trabajadas.

	Accidentalidad (personal propio) (GRI 403-9)							
	España		Reino Unido		Brasil		Total Consolidado	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Nº días perdidos	**2.075**	**2.191**	**253**	**164**	**132**	**60**	**2.460**	**2.415**
Hombre	1.576	1.852	220	155	94	32	1.890	2.039
Mujer	499	339	33	9	38	28	570	376
Tasa de días perdidos	**162,30**	**168,24**	**145,03**	**80,00**	**70,51**	**34,76**	**149,98**	**143,76**
Hombre	200,07	229,93	204,63	127,30	77,86	29,65	186,03	196,98
Mujer	101,67	68,24	49,30	10,81	57,16	43,28	91,31	58,32
Índice de incidencia de siniestralidad laboral	**624**	**750**	**1.205**	**1.290**	**1.697**	**900**	**760**	**813**
Hombre	744	900	1.476	1.724	1.698	723	884	957
Mujer	427	504	809	701	1.695	1.190	558	580
Índice de frecuencia	**4,22**	**5,14**	**6,31**	**6,34**	**7,48**	**4,63**	**4,82**	**5,24**
Hombre	5,08	6,21	7,44	8,21	7,45	3,71	5,61	6,18
Mujer	2,85	3,42	4,48	3,60	7,52	6,18	3,52	3,72
Índice de gravedad	**0,16**	**0,17**	**0,15**	**0,08**	**0,07**	**0,03**	**0,15**	**0,14**
Hombre	0,20	0,23	0,20	0,13	0,08	0,03	0,19	0,20
Mujer	0,10	0,07	0,05	0,01	0,06	0,04	0,09	0,06
Horas trabajadas	**12.785.300**	**13.022.752**	**1.744.465**	**2.049.917**	**1.872.130**	**1.726.043**	**16.401.895**	**16.798.712**
Hombre	7.877.359	8.054.725	1.075.108	1.217.609	1.207.287	1.079.155	10.159.754	10.351.489
Mujer	4.907.942	4.968.027	669.357	832.308	664.843	646.888	6.242.141	6.447.222

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.El índice de incidencia de siniestralidad se establece como [(Nº de accidentes ocurridos durante la jornada de trabajo con baja, (excluyendo los “in itinere”) x (100.000 trabajadores)] / (Plantilla media acumulada)].
Por esta razón, los resultados obtenidos no son comparativos con el marco CSRD, el cual incluye todos los accidentes con y sin baja médica y los sucedidos “in itinere” .
Para el presente cuadro, las fórmulas de cálculo son:

- Tasa de días perdidos = (Total de casos de días perdidos personal propio x 106) / Total horas trabajadas.
- Índice de incidencia de siniestralidad laboral = (Número de accidentes x 100.000 trabajadores) / Plantilla media acumulada); doctrina del Instituto Nacional de Seguridad y Salud, órgano perteneciente al Ministerio de Trabajo y Economía Social de España.
- Índice de frecuencia = (Número de accidentes con baja * 106) / (Número total de horas trabajadas).
- Índice de gravedad = (Nº jornadas no trabajadas por accidente de trabajo con baja x 103) / (Nº horas 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	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
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	1	0	0	**0**	**1**
Masculino	0	0	0	1	0	0	**0**	**1**
Femenino	0	0	0	0	0	0	**0**	**0**

		Principales datos de formación (GRI 404-1)							
		2024				2025			
		España	Reino Unido	Brasil	Total	España	Reino Unido	Brasil	Total
Inversión en programas de formación y capacitación a empleados (€)		2.620.420,81 €	1.107.109,45 €	144.011,20 €	**3.871.541,45 €**	2.780.437,82 €	1.029.615,19 €	383.068,12 €	**4.193.121,13 €**
Inversión en formación por empleado (€)		300,71 €	1.172,79 €	169,23 €	**368,40 €**	304,17 €	1.030,65 €	419,57 €	**379,36 €**
Empleados que han recibido formación (%)	Femenino	100 %	96 %	100 %	**100 %**	100 %	67 %	100 %	**99 %**
	Masculino	100 %	95 %	100 %	**100 %**	100 %	66 %	100 %	**100 %**
	Total	**100 %**	**96 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**67 %**	**100 %**	**100 %**
Media de horas de formación al año por empleado (por sexo) [A]	Femenino	71,27	9,89	27,43	**61,81**	58,96	2,50	35,46	**51,34**
	Masculino	84,28	8,59	42,05	**74,38**	85,52	1,80	38,14	**74,57**
Media de horas de formación al año por empleado (por categoría profesional)	Alta dirección	49,65	-	-	**49,65**	52,85	0,00	0,00	**52,85**
	Directivos titulados	62,15	10,18	25,84	**58,12**	49,32	3,35	57,21	**46,66**
	Coordinadores	68,40	9,68	34,07	**62,62**	67,29	10,36	42,10	**62,87**
	Técnicos	89,42	3,78	44,50	**85,56**	89,60	2,83	40,53	**85,67**
	Personal de apoyo	96,01	9,34	32,70	**43,95**	96,37	1,20	29,13	**37,52**
Media de horas de formación al año por empleado	**Total**	**79,36**	**9,13**	**36,69**	**69,60**	**75,51**	**2,10**	**37,11**	**65,70**

[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)

2025												
	España			Reino Unido			Brasil			TOTAL		
Horas de formación	Formación online	Formación presencial	**Total**	Formación online	Formación presencial	**Total**	Formación online	Formación presencial	**Total**	**Formación online**	**Formación presencial**	**Total**
Masculino	301.034	185.944	**486.978**	593	445	**1.038**	15.982	5.414	**21.395**	**317.609**	**191.803**	**509.412**
Femenino	140.688	62.538	**203.226**	782	277	**1.059**	10.054	2.429	**12.483**	**151.524**	**65.244**	**216.768**
Total por sexo	**441.722**	**248.482**	**690.204**	**1.375**	**722**	**2.097**	**26.036**	**7.843**	**33.879**	**469.133**	**257.047**	**726.179**
Alta dirección	96	591	**687**	—	—	—	—	—	—	**96**	**591**	**687**
Directivos y titulados	74.591	53.448	**128.039**	208	382	**590**	2.980	853	**3.833**	**77.779**	**54.683**	**132.462**
Coordinadores	51.770	30.193	**81.963**	364	113	**477**	4.400	1.620	**6.020**	**56.534**	**31.926**	**88.460**
Técnicos	274.123	157.301	**431.424**	63	104	**167**	9.878	2.726	**12.604**	**284.064**	**160.131**	**444.195**
Personal de Apoyo	41.142	6.949	**48.091**	741	123	**864**	8.777	2.644	**11.421**	**50.660**	**9.716**	**60.375**
Total por categoría profesional	**441.722**	**248.482**	**690.204**	**1.375**	**722**	**2.097**	**26.036**	**7.843**	**33.879**	**469.133**	**257.047**	**726.179**

2024												
	España			Reino Unido			Brasil			TOTAL		
Horas de formación	Formación online	Formación presencial	**Total**	Formación online	Formación presencial	**Total**	Formación online	Formación presencial	**Total**	**Formación online**	**Formación presencial**	**Total**
Masculino	311.047	145.755	**456.802**	3.424	1.308	**4.731**	17.679	4.984	**22.663**	**332.149**	**152.047**	**484.196**
Femenino	179.126	55.621	**234.748**	2.860	1.026	**3.886**	7.227	1.330	**8.557**	**189.213**	**57.977**	**247.191**
Total por sexo	**490.173**	**201.376**	**691.550**	**6.284**	**2.334**	**8.617**	**24.906**	**6.314**	**31.220**	**521.363**	**210.024**	**731.387**
Alta dirección	37	609	**646**	—	—	—	—	—	—	**37**	**609**	**646**
Directivos y titulados	101.633	48.448	**150.081**	266	1.373	**1.639**	1.131	471	**1.602**	**103.030**	**50.292**	**153.323**
Coordinadores	59.262	21.103	**80.365**	107	387	**494**	2.958	1.914	**4.872**	**62.327**	**23.404**	**85.731**
Técnicos	285.097	125.625	**410.722**	78	160	**238**	13.121	541	**13.662**	**298.296**	**126.327**	**424.623**
Personal de Apoyo	44.144	5.591	**49.735**	5.833	413	**6.246**	7.696	3.388	**11.084**	**57.672**	**9.393**	**67.065**
Total por categoría profesional	**490.173**	**201.376**	**691.550**	**6.284**	**2.334**	**8.617**	**24.906**	**6.314**	**31.220**	**521.363**	**210.024**	**731.387**

Formación de trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo								
	España		Brasil		Reino Unido		Total	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Actividades formativas (nº)	302	129	34	12	9	5	**345**	**146**
Empleados (nº)	8.656	6.281	674	412	210	25	**9.540**	**6.718**
Horas de Formación (h)	122.682	64.057	7.620	1.813	2.989	173	**133.291**	**66.043**

Información fiscal

GRI 201-4, 207-4

La contribución fiscal[40] del Grupo Aena en el ejercicio 2024 y 2025 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
2025									
España	3,377	2.659,8	263,8	50,6	14,6	21,8	579,3	628,8	257,2
Reino Unido	0	125,2	8,5	-4,70	0,0	0,0	28,8	26,7	8,2
Brasil	0	55,6	17,9	47,9	0,0	0,0	14,0	18,2	3,8
2024									
España	-8,99	2.391,5	230,7	27,4	0,0	20,6	373,4	544,3	236,1
Reino Unido	0	102,0	7,1	-6,70	0,0	0,0	25,8	24,8	8,8
Brasil	0	49,3	12,2	28,3	0,0	0,0	6,1	14,6	2,8

[40] Todos los datos relativos a la contribución fiscal del Grupo Aena han sido incluidos en la Nota 32. Impuestos sobre las ganancias - Información fiscal de las Cuentas Anuales Consolidadas 2025 - Bloque A y, por tanto, verificados por un auditor externo. Asimismo, con respecto a las subvenciones públicas recibidas por el Grupo Aena, puede consultarse el detalle en las Cuentas Anuales. Adicionalmente, en lo que respecta a Reino Unido, London Luton Airport y a las filiales de Brasil, la información fiscal es reportada en sus Cuentas Anuales que son igualmente auditadas por un tercero independiente.

6. Índice de Contenidos Ley 11/2018 vs CSRD vs GRI

El Grupo Aena ha elaborado el Informe de Sostenibilidad 2025 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	Descripción del **modelo de negocio:** Entorno empresarial Organización y estructura Mercados en los que opera Objetivos y estrategias Principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución Principales políticas que aplica el Grupo	Sí	NEIS 2 GOV-1 NEIS 2 GOV-2 NEIS 2 SBM-1 NEIS 2 SBM-2 NEIS 2 SBM-3		10, 20, 36, 46, 52
		Sí	E1-2		105
		Sí	E2-1		136
		Sí	E3-1		150
		Sí	E4-2 y E4-4		166, 169
		Sí	E5-1		172
		Sí	S1-1		187
		Sí	S2-1		232
		Sí	S3-1		243
		Sí	S4-1		256
		Sí	G1-1		283
Principales riesgos e impactos identificados	Sistema de Control Interno y de Gestión de Riesgos	Sí	NEIS 2 GOV-5		26
	Análisis de riesgos e impactos relacionados con cuestiones clave	Sí	NEIS 2 IRO-1 NEIS 2 IRO-2 NEIS 2 SBM-3 S1-SBM-3		56, 63, 52, 186
Cuestiones medioambientales					
Ámbitos					
Gestión medioambiental	**Efectos actuales y previsibles** de las actividades de la empresa	Sí	E1-9, E2-6, E3-5, E4-6, E5-6, NEIS 2 IRO-1		132, 148, 159,170, 181, 56
	Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	Sí	E1-3, E2-2, E3-2, E4-3, E5-2		105, 136, 150, 167, 172
	Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	Sí			
	Aplicación del **principio de precaución**	Sí	E1-3, E2-2, E3-2, E4-3, E5-2		105, 136, 150, 167, 172
	Cantidad de **provisiones y garantías** para riesgos ambientales	Sí			

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		136, 140, 137
Economía circular y prevención y gestión de residuos	**Medidas** de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	Sí	E5-2 y E5-5		172, 177
	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		154
	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		116
	Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética	Sí	E1-3		105
	Uso de energías renovables	Sí	E1-5		116
Cambio climático	**Elementos** importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas	Sí	E1-4 y E1-6		111, 124
	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	Sí	E1-1, E1-3		95, 105
	Metas de reducción establecidas voluntariamente	Sí	E1-1, E1-4		95, 111
Protección de la biodiversidad	**Medidas** tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	Sí	E4-3		167
	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas	Sí	E4-5		170
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	214, 222, 298
	Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo	Sí	S1-6	GRI 405-1	214, 298

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	214, 298
	Número de despidos por género, edad y categoría profesional	Sí	S1-6	GRI 401-1	214, 298
	Brecha salarial	Sí	S1-16		228
	Remuneración media por género, edad y categoría profesional	Sí	S1-16	GRI 405-2	228, 298
	Remuneración media de los Consejeros por género	Sí	S1-16	GRI 2-19 GRI 2-20 GRI 2-21	228, 305
	Remuneración media de los directivos por género	Sí	S1-16		228, 305
	Implantación de **políticas** de desconexión laboral	Sí	S1-1		187
	Empleados por discapacidad	Sí	S1-12		225
Organización del trabajo	**Organización** del tiempo de trabajo	Sí	S1-1		187
	Número de horas de absentismo	Sí	S1-14	GRI 403-9	227, 298
	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		199, 228
Salud y seguridad	**Condiciones** de salud y seguridad en el trabajo	Sí	S1-14		227
	Número de accidentes de trabajo y enfermedades laborales	Sí	S1-14		227
	Número de accidentes de trabajo y enfermedades laborales por género, tasa de frecuencia y gravedad por género	Sí		GRI 403-9	298
Relaciones sociales	**Organización** del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos	Sí	S1-2		193
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	Sí	S1-8		222
	Balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo	Sí	S1-8		221
	Mecanismos y procedimientos con los que cuenta la empresa para promover la implicación de las personas trabajadoras en la gestión de la compañía, en términos de información, consulta y participación.	Sí	S1-3		196

Ámbitos		Materialidad	Referencias (NEIS)	Referencias (GRI)	Página
Formación	**Políticas** implementadas en el campo de la formación	Sí	S1-1		187
	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales	Sí	S1-13	GRI 404-1	226, 298
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		199, 211 ,222
	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	187, 199, 222, 298
	Integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad	Sí	S1-4, S1-12		199, 225
	Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	Sí	S1-1		187
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		24
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		199, 196, 237, 246, 263
Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos		Sí	S1-17		230
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		187, 232

Ámbitos		Materialidad	Referencias (NEIS)	Referencias (GRI)	Página
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno		Sí	G1-3		293
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales		Sí	G1-3		293
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro		Sí	S3-4 Nota: Relación con IROs	GRI 2-28 GRI 201-1	246, 298
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		52, 244
	Impacto de la actividad de la Sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	Sí	NEIS 2 SBM-3 S3-2		52, 244
	Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos	Sí	S3-2		244
	Acciones de asociación o patrocinio	Sí	S3-4 Nota: Relación con IROs	GRI 2-28 GRI 201-1 GRI 413-1	246, 298
Subcontratación y proveedores	**Inclusión** en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	Sí	S2-1, G1-2		232, 289
	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	Sí	G1-2		289
	Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas	Sí	S4-4 Nota: Relación con IROs	GRI 308 GRI414-2	263, 298
Consumidores	**Medidas** para la salud y la seguridad de los consumidores	Sí	S4-4, S4-5		263, 273
	Sistemas de reclamación	Sí	S4-3		260
	Quejas recibidas y resolución de las mismas	Sí	S4-3		260
Información fiscal	**Beneficios** obtenidos país por país	Sí		GRI 207-4 GRI 201-4	298
	Impuestos sobre beneficios pagados				
	Subvenciones públicas recibidas				

7. 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		10
NEIS 2 GOV-1	No		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II		10
NEIS 2 GOV-4 Declaración de debida diligencia apartado 30	Indicador n.o 10 del cuadro 3 del anexo 1				24
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		36
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		36
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		36
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	36
NEIS E1-1 Plan de transición para alcanzar la neutralidad climática para 2050 apartado 14				Reglamento (UE)2021/1119, artículo 2, apartado 1	95

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 E1-1 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		95
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		111
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				116
NEIS E1-5 Consumo y combinación energéticos apartado 37	Indicador n.o 5 del cuadro 1 del anexo 1				116
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				116
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		124
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		124
NEIS E1-7 Absorciones de GEI y créditos de carbono apartado 56				Reglamento (UE)2021/1119, artículo 2, apartado 1	132
NEIS E1-9 Exposición de la cartera de índices 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		133
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.			133

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 E1-9 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			133
NEIS E1-9 Grado de exposición de la cartera a oportunidades relacionadas con el clima apartado 69			Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, anexo II		133
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				144
NEIS E3-1 Recursos hídricos y marinos apartado 9	Indicador n.o 7 del cuadro 2 del anexo 1				150
NEIS E3-1 Políticas específicas apartado 13	Indicador n.o 8 del cuadro 2 del anexo 1				150
NEIS E3-1 Gestión sostenible de los océanos y mares apartado 14	Indicador n.o 12 del cuadro 2 del anexo 1				150
NEIS E3-4 Total de agua reciclada y reutilizada, apartado 28, letra c)	Indicador n.o 6.2 del cuadro 2 del anexo 1				154
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				154
NEIS 2 - IRO 1 - E4 apartado 16, letra a), inciso i)	Indicador n.o 7 del cuadro 1 del anexo 1				166
NEIS 2 - IRO 1 - E4 apartado 16, letra b)	Indicador n.o 10 del cuadro 2 del anexo 1				166
NEIS 2 - IRO 1 - E4 apartado 16, letra c)	Indicador n.o 14 del cuadro 2 del anexo 1				166
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				166
NEIS E4-2 Prácticas o políticas marinas u oceánicas sostenibles apartado 24, letra c)	Indicador n.o 12 del cuadro 2 del anexo 1				166
NEIS E4-2 Políticas para hacer frente a la deforestación apartado 24, letra d)	Indicador n.o 15 del cuadro 2 del anexo 1				166
NEIS E5-5 Residuos no reciclados apartado 37, letra d)	Indicador n.o 13 del cuadro 2 del anexo 1				177
NEIS E5-5 Residuos peligrosos y residuos radioactivos apartado 39	Indicador n.o 9 del cuadro 1 del anexo 1				177
NEIS 2 - SBM3 - S1 Riesgo de casos de trabajo forzoso apartado 14, letra f)	Indicador n.o 13 del cuadro 3 del anexo I				186
NEIS 2 - SBM3 - S1 Riesgo de casos de trabajo infantil apartado 14, letra g)	Indicador n.o 12 del cuadro 3 del anexo I				186
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				187

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 S1-1 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		187
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				187
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				187
NEIS S1-3 Mecanismos de gestión de reclamaciones o quejas apartado 32, letra c)	Indicador n.o 5 del cuadro 3 del anexo I				196
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		227
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				227
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		228
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				229
NEIS S1-17 Casos de discriminación apartado 103, letra a)	Indicador n.o 7 del cuadro 3 del anexo I				230
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		230
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				232
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				232
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				232
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		187
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		232
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				237
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				243

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 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		243
NEIS S3-4 Problemas e incidentes de derechos humanos apartado 36	Indicador n.o 14 del cuadro 3 del anexo 1				246
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				256
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		256
NEIS S4-4 Problemas e incidentes de derechos humanos apartado 35	Indicador n.o 14 del cuadro 3 del anexo 1				263
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				283
NEIS G1-1 Protección de los denunciantes apartado 10, letra d)	Indicador n.o 6 del cuadro 3 del anexo 1				283
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		295
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				295

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	280
GOV-3: Integración del rendimiento relacionado con sostenibilidad en sistemas de incentivos	NEIS E1. Cambio climático (apartado 13)	Si	95
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	184, 231, 240, 252
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, 160, 184, 231, 240, 252
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	92, 134, 149, 160, 171, 280

8. Financiación sostenible - Ratings

Proveedor de puntuación ESG	Puntuación Obtenida		
	2023	2024	2025
SUSTAINALYTICS (Mejor puntuación: 0)	8,8	9,8	12,6
MSCI (Mejor puntuación: 10)	6,1	6,4	6,5
FTSE4Good (Mejor puntuación: 5)	5	5	5
CDP (Mejor puntuación: A)	A-	A-	A
Member of Dow Jones Sustainability Indices Powered by the S&P Global CSA (Mejor puntuación: 100)	67	69	69

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 2025

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 2025

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 2025 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 2025 (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 2025 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 estado de sostenibilidad" adjunta, incluyendo:

   - Que la descripción proporcionada del proceso para identificar la información sobre sostenibilidad incluida en la nota "IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa" 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.

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

Reg. Mer Madrid, T. 11.961, F. 90, Sec. 8, H. M-188.007, Inscrip. 9
N.I.F. B-78510153

- 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 Revisada 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.

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 con lo mencionado para cada materia en la tabla "6. Índice de Contenidos Ley 11/20218 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 de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa". 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 incorreciones 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 2025 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en el apartado "IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa", 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 2025.
- 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 2025.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2025 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

Los administradores de AENA S.M.E, S.A. son responsables 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 Marta Contreras Hernández (R: B78510153)

Digitally signed by 47033073M Marta Contreras Hernández (R: B78510153)
Date: 2026.02.24 16:19:40 +01'00'

Este informe se corresponde con el sello distintivo nº 01/26/00499 emitido por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España