

D. Eduardo Manso Ponte  
Director – Informes Financieros y Corporativos  
Comisión Nacional del Mercado de Valores

Madrid, 27 de enero de 2022

Muy señor nuestro:

En relación al requerimiento de información recibido el pasado 16 de diciembre de 2021 sobre el Estado de Información No Financiera (en adelante, EINF) del ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2020 de AENA S.M.E., S.A. (en adelante, AENA, la entidad o el grupo), de conformidad con la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, remitido a la Comisión Nacional con fecha 24 de febrero de 2021, y dando respuesta a cada una de las cuestiones que se plantean, se expone:

#### **Cuestión 1:**

1. *En relación con los marcos globales que es posible utilizar para elaborar el EINF, en el apartado titulado “Sobre este informe”, AENA indica que, “El presente Informe se ha elaborado de conformidad con los Estándares GRI, en su opción exhaustiva”. Asimismo, AENA facilita un índice de contenidos GRI, que referencia de manera detallada los Estándares GRI, opción exhaustiva, con los diferentes capítulos y páginas del EINF.*

*A este respecto, en el Informe de Verificación Independiente del EINF consolidado se indica que: “El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative (estándares GRI) seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla “Índice de contenidos Ley 11/2018” del citado EINF”.*

*El GRI (Global Reporting Initiative) permite tres grados de aplicación: la opción “exhaustiva”, la opción “esencial” o básica, y la opción “GRI seleccionados”.*

- 1.1. *Aclaren la aparente contradicción del EINF con lo señalado en el informe del verificador, señalando inequívocamente si la entidad ha elaborado el EINF de conformidad con los estándares GRI en la opción exhaustiva o con la opción GRI seleccionados.*

Entendemos que el EINF de AENA recoge información que va más allá de la propiamente requerida por la Ley 11/2018, de cara a satisfacer la demanda de información de sus grupos de interés (de ahí que se utilice GRI y SASB), y que AENA ha integrado, en un único documento, el EINF y la antigua Memoria de Responsabilidad Corporativa (Sostenibilidad). Es por esto, que aparecen dos tablas de GRI, una referida a los contenidos de la Ley 11/2018, y otra a contenidos GRI.

Entendemos que el enfoque seguido por AENA para dar respuesta a los requerimientos de información de la Ley 11/2018 ha sido GRI en su opción GRI seleccionados, que son los GRI verificados que indica la tabla “índice de contenidos Ley 11/2018” a que se hace referencia en el informe de verificación. Siendo, por tanto, la opción exhaustiva una opción utilizada de forma voluntaria para aportar ese extra de información que AENA quiere proporcionar a sus grupos de interés, pero que no ha sido objeto de verificación, y por tanto se presenta en una tabla diferenciada a la que da cumplimiento a la Ley 11/2018.

Tras lo expuesto, en relación al punto 1.1 concluimos que el reporte del próximo ejercicio - EINF 2021 aclarará el criterio de conformidad con los estándares utilizados garantizando la coherencia entre el EINF y el informe de verificación.

## Cuestión 2:

2. *Entre las cuestiones sociales y relativas al personal requeridas por la Ley 11/2018, destaca la información relativa a la brecha salarial. En el apartado correspondiente del EINF (páginas 120-121), AENA desglosa las remuneraciones medias por sexo, edad, categoría profesional y región para el Aeropuerto de Londres-Luton y para Brasil, siendo la brecha salarial del 26% y del 8,1%, respectivamente.*

*Respecto a España, se indica que: "En AENA no existen diferencias retributivas por razones de sexo. El modelo retributivo de AENA y las tablas salariales que se recogen en el I Convenio Colectivo de la Compañía incluyen las retribuciones de los empleados, garantizando la no discriminación por razón de sexo, o ninguna otra razón". Sin perjuicio de lo anterior, en el apartado de modelo retributivo (página 119) se facilitan las remuneraciones medias y su evolución por clasificación profesional, diferenciando entre AENA SME y SCAIRM (AENA, Sociedad Concesionaria del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia S.M.E., S.A., y ADI (AENA Desarrollo Internacional), pero no se facilita dicha información, diferenciando entre hombres y mujeres.*

*En el Índice de contenidos de la Ley 11/2018, AENA referencia la brecha salarial al mencionado capítulo, así como al GRI 405-2, sin señalar la omisión relativa a la información para España. Asimismo, en el Índice de contenidos GRI, se relaciona de igual modo el GRI 405-2 sobre la ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres, con las páginas 120-121 del EINF, sin señalarse en la columna de "Omisiones" que falta información sobre la brecha salarial correspondiente a España.*

*En relación con los cálculos de la remuneración media y la brecha salarial, faciliten la siguiente información:*

*2.1. Completen la tabla de remuneraciones medias por categoría profesional para España, facilitada en la página 119 del EINF, incluyendo información correspondiente a las medias por sexo y edad, tal y como se facilita para el Aeropuerto de Londres-Luton y Brasil en las páginas 120-121*

*2.2. Faciliten el dato y método de cálculo de la brecha salarial para España, indicando, en su caso, diferencias con la metodología utilizada en Londres y Brasil, para cada categoría profesional, diferenciando por ubicación con operaciones significativas, de conformidad con el GRI 405-2. Expliquen, respecto a la metodología utilizada para el cálculo de la brecha salarial, si se ponderan diferentes parámetros, y, en caso positivo, indique cómo se aplican*

*2.3. Completen el punto anterior con una explicación cualitativa de las principales diferencias observadas y de la evolución experimentada con respecto al ejercicio anterior en la brecha salarial*

*2.4. Aclaren si la remuneración media incluye sólo el salario base, o también retribución variable y/o complementos*

*En este sentido, relacionen las cifras facilitadas en la tabla de remuneraciones medias de la página 119 del EINF, que para la categoría más alta de directivos arroja un importe anual de 24 miles de euros, con la información desglosada en la nota 23c) de las cuentas anuales individuales 2020, que muestra sueldos y salarios por un total de 295.454 miles de euros para una plantilla media de 7.779 personas en 2020, lo que supondría un salario medio de 38 miles de euros.*

AENA S.M.E., S.A. es una sociedad mercantil estatal configurada como una sociedad anónima. Su accionista mayoritario es ENAIRE (Entidad Pública Empresarial dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana<sup>1</sup>) con un 51 % de la participación, y el 49% restante, de capital privado.

En cuanto a las condiciones retributivas, AENA, como sociedad mercantil estatal cotizada está sujeta a la normativa reguladora del sector público aplicable, resultando prevalente a la normativa de Derecho privado, dado el carácter imperativo y especial de la normativa pública, de conformidad con el Informe de la Abogacía del Estado de fecha 15 de febrero de 2016.

AENA, por tanto, está sometida tanto al marco regulatorio aplicable al modelo retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial, como a lo previsto en materia retributiva para todos los empleados en las correspondientes Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

Por tanto, el modelo retributivo de AENA y las tablas salariales, son públicos y se recogen en el I Convenio Colectivo de la Compañía. El Anexo II- Tablas salariales puede consultarse en el BOE de 30 de octubre de 2019, "Resolución de 22 de octubre de 2019, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica la revisión y tabla salarial del I Convenio colectivo del Grupo AENA para 2019" <https://www.boe.es/boe/dias/2019/10/30/pdfs/BOE-A-2019-15581.pdf>, esta información ya se incluyó como nota al pie en la página 118 del Estado de Información no Financiera, y se anexa a esta respuesta. En dichas tablas salariales se puede ver que se aplica el principio rector de a misma clasificación profesional, corresponde igual valor, garantizando la no discriminación por razón de sexo o ninguna otra razón.

En el momento de la elaboración y publicación del Estado de Información no Financiera 2020, nos encontrábamos en una situación de incertidumbre legislativa, puesto que todavía no había entrado en vigor el Real Decreto 902/2020, de 13 de octubre, de igualdad retributiva entre mujeres y hombres y habiéndolo contrastado con los Verificadores, se decidió publicar para AENA el salario base fijo (Tabla página 119 del EINF) por categoría profesional, y los siguientes párrafos incluidos en las páginas 118 y 120 respectivamente:

*"La remuneración por categoría profesional en AENA S.M.E., SA, SCAIRM es pública y puede consultarse en las tablas salariales recogidas en el Anexo II del Convenio Colectivo de AENA. Como se detalla en el Anexo II del Convenio Colectivo a este salario se unen otros complementos aplicables (ocupación, nocturnidad, jornada, etc.). Esta remuneración se aplica independientemente del sexo y edad; es decir a misma clasificación profesional, corresponde igual valor".*

*"En AENA no existen diferencias retributivas por razón de sexo. El modelo retributivo de AENA y las tablas salariales que se recogen en el I Convenio Colectivo de la Compañía incluyen las retribuciones de los empleados, garantizando la no discriminación por razón de sexo, o ninguna otra razón.*

*El Real Decreto 902/2020, de 13 de octubre, de igualdad retributiva entre mujeres y hombres incluye, entre otras, las normas generales sobre la valoración de puestos y el registro retributivo. En este sentido, AENA, está trabajando en analizar y desarrollar las herramientas necesarias para la aplicación de dicho Real Decreto, que entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado, es decir, el 14 de abril de 2021.»*

Por tanto, respecto al punto 2.1. las tablas salariales publicadas para España se corresponden con las incluidas en el Anexo II del Convenio Colectivo, y al resultar de aplicación independientemente del sexo y la edad son idénticas en ambos casos. Por este motivo, en el EINF 2020 se matizó esta circunstancia sin publicar referencias idénticas para cada sexo y edad.

No obstante, actualmente Aena está trabajando en el desarrollo del EINF 2021 y su verificación por tercero independiente, donde está previsto publicar las tablas de "Remuneraciones medias por sexo, edad, categoría profesional" correspondientes a 2021, y al año inmediatamente anterior para su comparación, calculadas conforme a lo establecido en el Real Decreto 902/2020, y siguiendo la forma en la que se facilitaron para el Aeropuerto de Londres-Luton y Brasil.

Respecto al punto 2.2., la fórmula de cálculo para la brecha salarial será la siguiente:

$$\frac{\text{Cantidad correspondiente a los Hombres} - \text{Ídem a las Mujeres}}{\text{Cantidad correspondiente a los Hombres}} \%$$

El EINF 2021 contendrá las tablas de “Brecha salarial por categoría profesional” en base a esta fórmula correspondientes al ejercicio 2021, y al año inmediatamente anterior para su comparación, explicando las diferencias con respecto al EINF 2020.

Como adelanto a la información sobre la que se está trabajando para el EINF 2021, se indica que tanto para el ejercicio 2020 como para el ejercicio 2021, la diferencia salarial entre hombres y mujeres en España es inferior al 2%, lo que se debe principalmente al peso de las retribuciones de colectivos en los que existe infrarrepresentación femenina, -concretamente, el Servicio de extinción de incendios, Mantenimiento de Instalaciones e Informática-, a cuyos procesos selectivos no se presentan candidatas.

Respecto al punto 2.3., como ya se ha indicado en el punto 2.1., las tablas publicadas en ambos años eran las del convenio colectivo, que fueron idénticas al no haberse aplicado a la fecha de publicación del EINF 2020 la revisión salarial 2020 recogida en el Real Decreto-Ley 2/2020, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de retribuciones en el ámbito del sector público.

Respecto al punto 2.4., en cuanto a la diferencia, referida en el requerimiento, entre la tabla de remuneraciones medias de la página 119 del EINF, y la nota 23 c) de las cuentas anuales individuales 2020, indicar que en dicha tabla del EINF, se incluye el salario base fijo anual. Puede consultarse en el BOE, anteriormente referido: ["https://www.boe.es/boe/dias/2019/10/30/pdfs/BOE-A-2019-15581.pdf"](https://www.boe.es/boe/dias/2019/10/30/pdfs/BOE-A-2019-15581.pdf).

Mientras que en la nota 23 c) de las cuentas anuales individuales 2020, en el epígrafe “Sueldos y salarios e Indemnizaciones”, además de salario base fijo anual, se incluyen otros conceptos variables tales como indemnización residencia, indemnización transporte, indemnización traslado, turnicidad, nocturnidad, bajas, horas extraordinarias, retribución en especie, etc.

De ahí la diferencia entre los 24 mil y los 38 mil €, que se indican en el requerimiento recibido.

Para el ejercicio 2021 se garantizará la coherencia entre ambos reportes.

### Cuestión 3:

3. *En relación con la materialidad a efectos del EINF, en el apartado introductorio del informe de gestión integrado, se explica que en el análisis de materialidad 2020 han sido revisadas diversas fuentes, tanto desde una perspectiva externa (fuentes públicas, organismos internaciones, tendencias y retos del sector, etc.) como desde una perspectiva interna (análisis realizado en 2019 a distintas áreas de la compañía, etc.), sin embargo, no han indicado de manera específica si han tenido en cuenta el concepto de doble materialidad, siendo una de las prioridades de supervisión del EINF para el ejercicio 2020.*

- 3.1. *Indiquen si en el análisis de materialidad para 2020 se ha considerado de manera específica el concepto de doble materialidad, que tiene en cuenta no solo el impacto de la entidad sobre el entorno (enfoque de dentro a fuera) sino también el impacto de las cuestiones no financieras sobre la situación y resultados de la entidad (enfoque de fuera a dentro), aportando información al respecto, en caso afirmativo*

Sobre este punto 3.1, el análisis de materialidad incluido en el EINF 2020 no se ha realizado de acuerdo al doble enfoque, sino que se ha realizado contemplando un estudio simple de la

materialidad, teniendo cuenta la perspectiva externa e interna con el fin de identificar los asuntos relevantes para la compañía.

Al tratarse de una recomendación, y no de un requerimiento de la Ley 11/2018, AENA ha estado trabajando en este sentido para mejorar su análisis de materialidad e incorporar esa doble visión, en la medida de lo posible, al análisis de materialidad realizado para el EINF 2021.

*Adicionalmente, a partir de la revisión efectuada sobre su EINF de 2020, se ha considerado oportuno recordarles algunos aspectos que, en la medida que sean significativos, podrían contribuir a mejorar la calidad de su contenido en el futuro:*

#### **Cuestión 4:**

4. *El informe de gestión integrado de AENA se divide en varios apartados, siendo el Bloque B el correspondiente al EINF. No obstante, parte de la información no financiera que requiere la Ley 11/2018 se encuentra descrita en otros apartados del informe de gestión, fuera del Bloque B. En consecuencia, AENA ha optado por facilitar en la parte final del EINF varias tablas de equivalencia o índices para referenciar la información requerida por la ley y los diferentes marcos globales utilizados para elaborar el EINF:*

*Tabla 1. Referencias a otros apartados del Informe de gestión consolidado, en el que se sintetiza la información no financiera que requiere la Ley 11/2018 y que se encuentra descrita fuera del apartado del EINF, relacionando la información con apartados del informe de gestión, y en ocasiones, especificando páginas.*

*Tabla 2. Índice de contenidos Ley 11/2018, donde se indican los capítulos donde se puede hallar la información.*

*Tabla 3. Índice de contenidos GRI, donde se relacionan los GRI con los diferentes capítulos y páginas del informe de gestión, e incluyendo una columna final sobre omisiones a partir del estándar GRI 103.*

*Tabla 4. Índice de contenidos Sustainability Accounting Standards (SASB), donde se relacionan los indicadores con los diferentes capítulos y páginas del informe de gestión.*

*En relación con estas tablas de equivalencias, tengan en consideración los siguientes aspectos:*

- *Se recomienda que la tabla 2 incluya no solo el capítulo, sino también la página donde se puede encontrar la información correspondiente a cada aspecto requerido por la Ley, al igual que se incluye en las tablas 3 y 4.*
- *Se recomienda incluir una columna sobre omisiones en las tablas 2 y 4, al igual que se incluye en la tabla 3. Se sugiere indicar de manera clara la información no incluida en el EINF, así como los motivos para su omisión (no material, no aplicable, problemas con los sistemas, nuevas incorporaciones al Grupo, etc.). En aquellos casos en los que el Grupo no ha podido facilitar información que es material, se recomienda indicar cuándo prevé que podrá facilitarla.*
- *La columna de omisiones de la tabla 3 debería ser para todos los GRI, y no sólo a partir del GRI 103, puesto que se observa algún GRI anterior cuya información se ha omitido (por ejemplo, el GRI 102-14 sobre la declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones).*

Sobre la cuestión 4, en lo relativo a las tablas de equivalencias (1, 2, 3 y 4) incluidas en el EINF para referenciar la información requerida por la Ley 11/2018 y los marcos globales utilizados (GRI, SASB), AENA tendrá en cuenta las recomendaciones realizadas por la CNMV de cara al reporte del EINF del ejercicio 2021 al objeto de mejorar la comprensión del documento para otros lectores.

#### **Cuestión 5:**

5. *En relación con las cuestiones medioambientales, uno de los requisitos de la Ley 11/2018 es incluir en el EINF información acerca de la contaminación, detallando las medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono que afectan gravemente al medio ambiente.*

*En el Índice de contenidos de la Ley 11/2018, AENA referencia esta área al capítulo 2, destacando el apartado "Huella de carbono" en el que la entidad cuantifica el alcance 1 (emisiones directas) y el alcance 2 (emisiones indirectas). Asimismo, relaciona esta información con el GRI 305-1 y el GRI 305-2, relativos a emisiones directas y emisiones indirectas, respectivamente.*

*En el Índice de contenidos GRI, se relaciona de igual modo el GRI 305-1 y el GRI 305-2 con el apartado de "Huella de carbono". Adicionalmente se incluye el GRI 305-3 sobre otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero, correspondientes al alcance 3, indicando que su contenido se halla en el apartado, "AENA frente a la emergencia climática" (páginas 48-49 del EINF). Sin embargo, en estas páginas no se observa que se facilite información cuantificada acerca de las toneladas equivalentes de CO2 correspondientes al alcance 3, y no se señala en la columna de "Omisiones" del índice de contenidos esta falta de información.*

*En relación con la información sobre el alcance 3, se recomienda que en sus próximos informes expliquen qué tipo de emisiones caerían dentro de este alcance dada la actividad que realiza AENA, facilitando en la medida de la posible información cuantitativa de las emisiones, o bien señalando en el índice de contenidos de la Ley 11/2018 y en el índice de contenidos GRI que se ha omitido dicha información y los motivos.*

En relación a esta cuestión, y teniendo en cuenta la recomendación de la CNMC, en el próximo Estado de Información no Financiera AENA incluirá una explicación detallada del tipo de emisiones de alcance 3, que la compañía cuantificará dentro de su huella de carbono y que actualmente publica en su página web, así como sus guías metodológicas de cálculo de referencia.

En cuanto a la publicación de la información cuantitativa de las emisiones de alcance 3 de AENA, se informa que debido a la naturaleza de las mismas (no son de control directo de la compañía), no se dispone de datos consolidados en la fecha de elaboración del EINF.

En base a lo anterior, AENA está trabajando para obtener los datos necesarios para incluir en el siguiente ejercicio de reporte, no solo la información cualitativa relativa a las medidas de reducción de emisiones de alcance 3 sino también la información cuantitativa de las categorías de este alcance incluyendo los datos de años precedentes. En los casos en los que la información no pueda ser proporcionada, se procederá a señalar en el índice de contenidos de la Ley 11/2018, y en el índice de contenidos GRI, que se ha omitido dicha información y los motivos.

#### **Cuestión 6:**

6. *En el apartado 2.1 Modelo de gestión ambiental sostenible, AENA explica que ha comenzado a trabajar en la identificación de riesgos y oportunidades derivados del cambio climático, considerando distintos escenarios de acuerdo con las directrices del Task Force on Climate Related Financial Disclosure (TCFD), que cubren riesgos físicos (por las consecuencias directas que estos pueden tener sobre la operativa aeroportuaria), y riesgos de transición. "Para el análisis de los riesgos físicos, se han considerado las proyecciones desarrolladas por Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) para el escenario RCP 8.5 definido en el Quinto informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC). En cuanto a los de transición, se ha seleccionado el 2DS desarrollado por la Agencia*

*Internacional de Energía (IEA). Para la identificación de riesgos se ha empleado el escenario Business as Usual (RCP 8.5) y un escenario más agresivo de mitigación de emisiones (RCP 2.6)".*

*Para facilitar la comprensión de la información contenida en el EINF, se recomienda que en relación con la descripción de la resiliencia del modelo de negocio a distintos escenarios en diferentes horizontes temporales, indiquen de manera clara las subidas de temperatura que se están considerando, debiendo contemplar al menos un escenario una subida menor o igual a 2°C y otro una subida superior a 2°C, revelando cómo han sido seleccionados los citados escenarios.*

En relación a esta cuestión, se informa que AENA toma nota de la recomendación, y en el próximo EINF incluirá información ampliada acerca de los distintos escenarios climáticos considerados y las subidas de temperatura que contemplan. Por si resultara de interés, se adelanta a continuación la información adicional que se prevé incluir a este respecto en el próximo EINF:

*Para el análisis de los riesgos físicos, en línea con las recomendaciones del TCFD, se han considerados los siguientes escenarios climáticos:*

- *Escenario RCP 8.5 (escenario Business as Usual): se corresponde con una trayectoria en la que las emisiones continúan subiendo al mismo ritmo que en la actualidad, suponiendo un calentamiento global que probablemente no superará los 4°C.*
- *Escenario RCP 2.6 (escenario más agresivo de mitigación de emisiones): se corresponde con una trayectoria en la que las emisiones se habrían reducido a la mitad en 2050, suponiendo un calentamiento global de menos de 2°C.*

*Para analizar los riesgos de transición relacionados con la demanda del tráfico aéreo, se han utilizado los escenarios climáticos de la Agencia Internacional de Energía dado que aportan información, datos, y proyecciones relativas al tráfico aéreo en varios horizontes temporales. El estudio se ha centrado en los siguientes escenarios climáticos:*

- *Escenario B2DS (Beyond 2 Degrees Scenario): se trata de un escenario que implica que en el año 2100 la diferencia de temperatura media global se sitúe en torno a los 1,75°C con respecto a los registros preindustriales.*
- *Escenario 2DS (2 Degrees Scenario): se trata de un escenario que contempla la limitación del gradiente de temperatura a los 2°C.*
- *Escenario RTS (Reference Technology Scenario): se trata de un escenario menos restrictivo, con políticas y acuerdos medioambientales del nivel de los actuales (Acuerdo de París, Green Deal, etc.), pero que no han resultado en un despliegue tecnológico verde masivo como ocurriría en los escenarios anteriores.*

Para cualquier información o aclaración pueden ponerse en contacto con Secretaría General Corporativa, [SecretariaGeneral@aena.es](mailto:SecretariaGeneral@aena.es).

