

ESTADO CONSOLIDADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

2024

INDICE

PALABRAS DEL CEO

01 CONECTANDO PERSONAS Y REGIONES

02 HACIA EL LIDERAZGO DE LA AVIACIÓN REGIONAL

ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD

03 REGENERAR UN PLANETA EN POSITIVO

04 GENERANDO UN IMPACTO SOCIAL

05 A TRAVÉS DE UNA GOBERNANZA RESPONSABLE

06 Y UNA SÓLIDA SEGURIDAD, TRANSFORMACIÓN E INNOVACIÓN

07 NUESTRO REPORTING

PALABRAS DEL CEO

Me complace presentarles el Estado Consolidado de Información no financiera de 2024 de nuestro Grupo Empresarial, un año en el que ratificamos nuestro compromiso con la descarbonización y el impacto positivo en las personas y comunidades con las que nos relacionamos, reafirmandonos como referencia en la aviación regional europea. Este informe refleja nuestro decidido compromiso con la sostenibilidad basado en tres pilares: Planeta, Personas y Gobernanza, y añade nuevos enfoques en innovación, alianzas y el impacto social en las personas sin olvidarnos de una de nuestras señas de identidad históricas: la excelencia en el servicio a nuestros pasajeros.



La sostenibilidad es un eje estratégico que guía nuestro propósito de transformar la aviación hacia un futuro responsable. Nuestra estrategia de sostenibilidad, arraigada en compromisos ambientales y sociales, no solo responde a las expectativas de reguladores, inversores y comunidades, sino que también posiciona al Grupo Air Nostrum como referente de una aviación competitiva y alineada con los objetivos globales de descarbonización y desarrollo inclusivo.

Concebimos cada vuelo como una oportunidad para contribuir activamente a la regeneración del planeta. Para ello, implementamos acciones concretas que transforman nuestras operaciones y generan un impacto positivo en el medio ambiente. Adoptamos combustibles sostenibles de aviación (SAF), incrementando progresivamente su uso para reducir significativamente las emisiones de CO₂. Integramos tecnologías de vanguardia que minimizan el consumo de combustible y las emisiones. Fomentamos la economía circular mediante la reutilización y reciclaje de materiales en nuestras operaciones, desde el mantenimiento de aeronaves hasta los servicios a bordo.

Nuestro compromiso con la sostenibilidad trasciende el ámbito ambiental para abarcar un impacto social positivo que fortalece a nuestras comunidades, empleados y viajeros. Nos esforzamos por construir un entorno inclusivo, equitativo y próspero, reconociendo que el bienestar de las personas es la base de nuestro éxito a largo plazo.

Así, implementamos políticas de no discriminación, con formación y canales de denuncia accesibles para garantizar un lugar de trabajo respetuoso y seguro. Además, incentivamos el voluntariado corporativo, apoyando iniciativas que permiten a nuestros empleados contribuir activamente en proyectos sociales y ambientales en las comunidades donde operamos.

Para nuestros viajeros, priorizamos su bienestar mediante servicios diseñados para garantizar comodidad, accesibilidad y una experiencia de viaje segura y satisfactoria, adaptada a sus necesidades.

A través de estas acciones, el Grupo Air Nostrum no solo genera un impacto social positivo, sino que también construye una comunidad más fuerte, un entorno laboral inclusivo y una buena experiencia de viaje, consolidando nuestro compromiso con un futuro sostenible y equitativo para todos.

La gobernanza, transparencia y la ética son pilares que sustentan la estrategia de sostenibilidad. Nos comprometemos a operar con los más altos estándares de integridad, asegurando que todas nuestras decisiones y acciones reflejen nuestros valores y generen confianza en el entorno en el que nos movemos.

En el Grupo Air Nostrum, la calidad del servicio es una de nuestras señas de identidad históricas y un aspecto fundamental de nuestra estrategia. Nos esforzamos por ofrecer la mejor experiencia a nuestros pasajeros, garantizando que cada interacción con nuestra aerolínea refleje nuestro compromiso con la excelencia. Desde la puntualidad hasta la atención personalizada y el confort a bordo, trabajamos continuamente para superar las expectativas de nuestros clientes y consolidarnos como la aerolínea regional de referencia en Europa. La satisfacción de nuestros pasajeros es nuestra prioridad, y nos dedicamos a mejorar constantemente nuestros servicios para asegurar que cada viaje con Air Nostrum sea una experiencia memorable y gratificante.

01 CONECTANDO PERSONAS Y REGIONES

Palabras del CEO	3
01 CONECTANDO PERSONAS Y REGIONES	5
Hacia un liderazgo regional europeo	9
El año 2024 en cifras	16
Entorno empresarial	17
02	18
HACIA EL LIDERAZGO DE LA AVIACION REGIONAL SOSTENIBLE	18
Integrando la estrategia de sostenibilidad con el negocio	19
03	23
REGENERANDO EL PLANETA EN POSITIVO	23

REGENERANDO EL PLANETA EN POSITIVO	25
Impulsando la gestión ambiental	26
Compromiso con el Cambio Climático y transición energética	32
reduciendo LA CONTAMINACIÓN	42
implementando la Economía circular y gestión residuos	43
Uso sostenible de los recursos: energía y agua	54
PRESERVACIÓN DE LA NATURALEZA Y BIODIVERSIDAD.	58
HITOS CLAVE EN 2024 Y OBJETIVOS 2025	60
04	62
Las personas en el centro	64
Nuestro equipo, unido entorno a un propósito	79
Clientes. Viajar con nosotros	100
CADENA DE VALOR SOSTENIBLE	102
Compromiso con la comunidad	105
05	112
A TRAVÉS DE	112
UNA GOBERNANZA RESPONSABLE	112
A TRAVÉS DE UNA GOBERNANZA RESPONSABLE	113
Estructura de gobierno: Liderando desde la acción	114
Relación con los grupos de interés	119
Gestión de la Ética y el Cumplimiento	123
ABORDANDO LA GESTIÓN DE LOS RIESGOS	127
DELITOS DE CORRUPCIÓN, SOBORNO Y BLANQUEO	144
IMPLEMENTANDO Y CUMPLIENDO LAS POLÍTICAS	146
HITOS CLAVE EN 2024 Y OBJETIVOS 2025	150

06	152
Garantizando seguridad	153
Transformación e Innovación	155
07	158
nuestro reportING	158
Anexos 159	¡Error! Marcador no definido.
Elaboración EINF	160
Anexos	162

HACIA UN LIDERAZGO REGIONAL EUROPEO

GENERANDO PROSPERIDAD EN UN CONTEXTO DE TRANSFORMACION SOSTENIBLE

Somos un grupo internacional constituido por aerolíneas en España, Irlanda, Malta y Paraguay, así como empresas de servicios de mantenimiento, apoyo y consultoría al sector aéreo con el objetivo de fomentar el transporte aéreo de pasajeros. Nuestra voluntad es asegurar la conectividad de las regiones y de las personas siendo parte de la transformación sostenible de la aviación.

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.U. (Air Nostrum o ANE) es la empresa de aviación regional independiente de mayor tamaño en Europa y una de las más longevas al haber iniciado su operación en 1994. Air Nostrum lleva 30 años volando para conectar regiones y personas. Y lo hacemos con aviones regionales que nos permiten mayor flexibilidad y ser más sostenibles. Nuestro compromiso es servir a la sociedad, impulsando su desarrollo económico, social y cultural.

Una aerolínea sistémica. A lo largo de estos ejercicios Air Nostrum se ha convertido en una aerolínea sistémica dentro del sector aéreo español por tres motivos fundamentales:

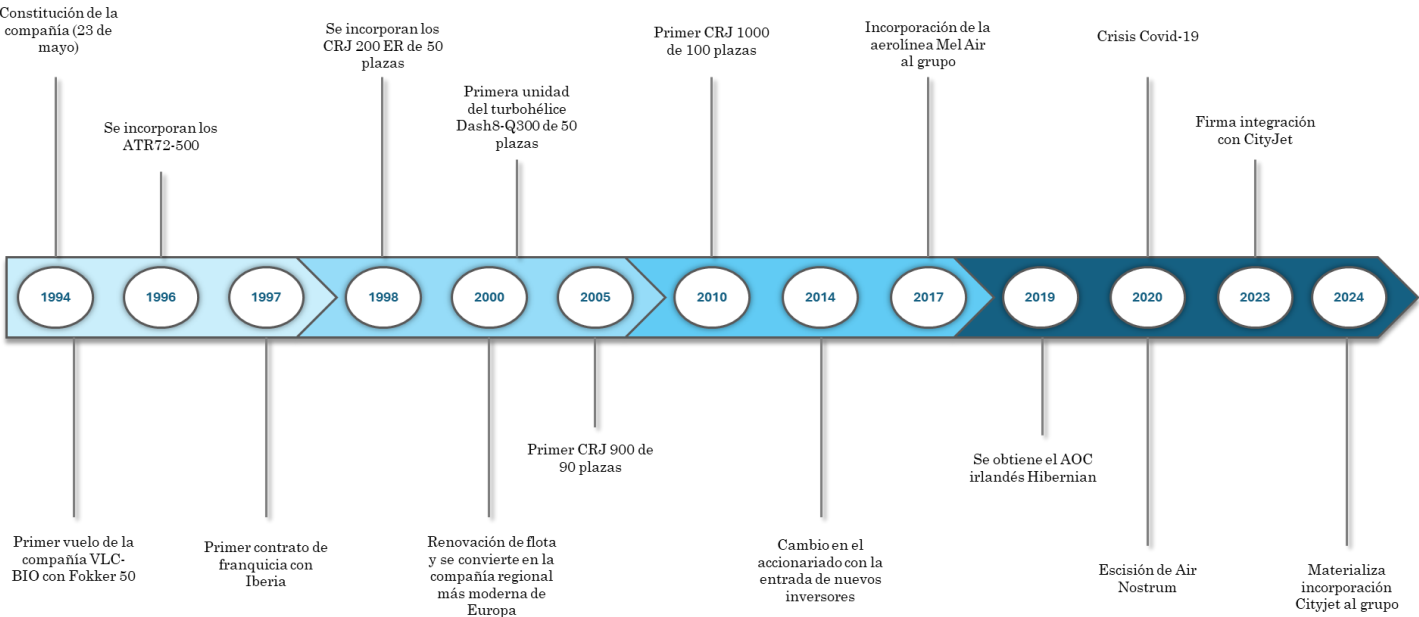
- Es la compañía alimentadora y distribuidora de tráfico del grupo Iberia en el hub de Madrid.
- Es la aerolínea vertebradora de España en mercados turísticos nicho (interbaleares, península-baleares), comunidades ultraperiféricas con dificultad de conexión alternativa (Melilla) y rutas en obligación de servicio público (OSP).
- Es uno de los principales motores económicos en la Comunidad Valenciana tanto por su actividad de vuelo y presencia de su sede central como de la actividad de mantenimiento de aviones.

Nuestros valores. Durante casi 30 años, el grupo se ha caracterizado por su resiliencia, innovación y excelencia operativa siendo la aerolínea regional más galardonada por la European Regions Airline Association (ERA).

Historia de la Compañía. Air Nostrum fue constituida en mayo de 1994 como compañía aérea de vuelos regulares con el objetivo de poner en marcha el primer proyecto de aviación regional privado de España. El 15 de diciembre de 1994, el primer avión turbohélice de la compañía, modelo Fokker-50, inició la operación regular de Air Nostrum, con el vuelo YW251 de Valencia a Bilbao, transportando 16 pasajeros. En 1997 se firma el acuerdo de franquicia con Iberia que permite a la compañía operar bajo la marca Iberia regional y acceder a los canales de venta, a su vez Air Nostrum nutre el hub-Madrid de Iberia de tráfico de conexión. Con posterioridad, entre los años 2009 y 2014, con objeto de corregir los efectos de la crisis padecida desde el año 2009, la sociedad desarrolló planes de reestructuración, acometidos en diversos ámbitos del negocio, finalizando el proceso en el año 2014 con la entrada de nuevos inversores. Desde mayo de 2014 la sociedad pertenece al Grupo **Befemar** siendo su accionista mayoritario de control D. Carlos Bertomeu Martínez, momento a partir del cual se empezaron a dar los primeros pasos para el inicio de distintos proyectos de diversificación del negocio de la Compañía y apertura de nuevos mercados en Iberoamérica entre otros, permitiendo con ello adaptarse a las nuevas circunstancias socio económicas y a la vez mantenerse en el mercado como referente en la aviación regional con aerolíneas regionales en Irlanda, Hibernian, y Malta, MelAir. Del

mismo modo, a lo largo del año 2019, la mercantil Air Nostrum se embarcó en un proceso de reestructuración que culminó en enero de 2020, a través del cual procedió a la escisión parcial de cuatro de sus ramas de actividad, mediante la constitución de cuatro nuevas sociedades limitadas, manteniéndose el operador aéreo en Air Nostrum.

Creciendo. En 2024 se materializa la integración con Cityjet, aerolínea proveedora de servicios de wet-lease en el norte de Europa, convergiendo con la estrategia de negocio de crecimiento diversificado a través de la consolidación del sector de aviación regional en Europa.



CON UNA ACCIÓN ESTRUCTURADA EN SUS ACTIVIDADES Y SERVICIOS

El Grupo se compone de tres tipos de empresas:

- Holdings
- Aerolíneas
- Empresas de servicios



A continuación, se detalla el modelo operativo de las empresas de servicios:

Air Nostrum Engineering and Maintenance, S.L.U. (ANEM) presta servicios de mantenimiento y modificaciones y adaptaciones técnicas de toda clase de aeronaves, motores y equipos auxiliares, por cuenta propia o de terceros, así como la compra, venta y alquiler de todo tipo de material y repuestos relacionados con la construcción y operación de éstas.

Air Nostrum Global Services, S.L.U. (ANGS) provee de servicios de apoyo a la gestión y consultoría. Esta empresa cuenta con los recursos necesarios para dar, gestionar, administrar, asistir y prestar servicios de asesoramiento en todos los ámbitos corporativos (jurídico, administrativo, laboral, financiero, estratégico, comercial tecnológico).

Air Nostrum Training Operations, S.L.U. (ANTO) dedicada a la explotación de servicios de formación e instrucción de pilotos. Así como, a la programación de entrenamientos, verificaciones y cursos de éstos.

ARA Gestión de Tripulaciones y Vuelo, S.L.U. (ARA GTV), incluye los recursos necesarios para prestar servicios de asistencia técnica, gestión de recursos y servicios relacionados con las tripulaciones. Además, gestiona, administra, asiste y presta servicios de asesoramiento relacionados con manuales de aeronaves, motores y equipos auxiliares y/ o sus partes.

Aer Resources Agency Services Limited (ARA IRL), provee de servicios de tripulaciones, tanto temporales de miembros de tripulación o especializado, como el servicio completo de tripulación.

Ard Aer Commercial Limited (ARD AER), se dedica a la comercialización de la actividad y capacidad de los AOCs del grupo, principalmente Hibernian y MelAir.

ANTA presta servicios de mantenimiento, modificaciones y adaptaciones técnicas de aeronaves y componentes de éstas dando servicio, principalmente, a Paranair.

Las empresas de servicios están estructuradas y organizadas para dar principalmente apoyo intragrupo, pero, en ocasiones proveen de servicios a externos.

El grupo BEFEMAR tiene su sede principal en Quart de Poblet, Valencia. Siendo también relevantes las ubicaciones internacionales de Cityjet e Hibernian en Dublín, Irlanda; MelAir en Malta y Paranair y ANTA en Paraguay.

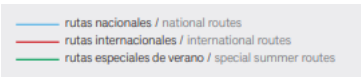
Nuestra Flota. El Grupo cuenta con una flota a cierre del ejercicio de 44 aeronaves en Air Nostrum, y 24 en Cityjet, todas ellas turbohélice y jets de tamaño medio y/o regionales. Respecto a las aeronaves turbohélice, Air Nostrum dispone de once (11) aeronaves ATR 72-600, con una capacidad de 72 pasajeros y alcance de 1.665 km. Por lo que se refiere a los jets de tamaño medio, la compañía dispone de siete (7) CRJ-200 con una capacidad de 50 pasajeros y alcance de 3.000km. Finalmente, de los jets regionales, la compañía dispone de treinta (30) aeronaves CRJ-1000, que cuentan con capacidades de 100 pasajeros, y autonomías de 2.760 km. Por su parte, Cityjet cuenta con (17) aeronaves CRJ-900, que tienen capacidad para 90 pasajeros, y autonomías de 3.100 km y (4) CRJ-1000.



Uno de los principales retos del sector pasa por la innovación tecnológica en cuanto a la renovación de la flota para reducir las emisiones de CO2 y conseguir el objetivo de emisiones cero para 2050. El Grupo trabaja para lograr este horizonte y lograr la descarbonización.

PRESENCIA EN EL MUNDO

Air Nostrum opera principalmente vuelos nacionales, pero también internacionales de corto y medio radio. Se muestra en el siguiente mapa las rutas operadas en la temporada de verano de 2024.

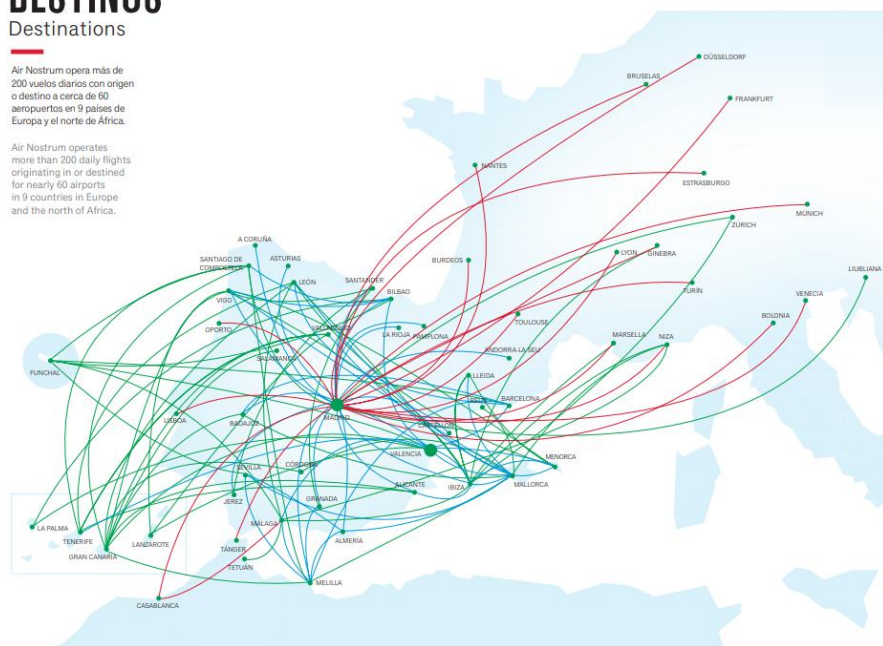


DESTINOS

Destinations

Air Nostrum opera más de 200 vuelos diarios con origen o destino a cerca de 60 aeropuertos en 9 países de Europa y el norte de África.

Air Nostrum operates more than 200 daily flights originating in or destined for nearly 60 airports in 9 countries in Europe and the north of Africa.



Tras la firma del acuerdo de franquicia con Iberia, la presencia de la compañía Air Nostrum en el mercado de transporte aéreo español se revolucionó con un “core business” focalizado en las conexiones domésticas e internacionales hacia los principales aeropuertos que alimenta Iberia, mercados nicho y rutas en régimen de Obligaciones de Servicio Público (OSP), que le permitió incrementar el número de pasajeros transportados anualmente.

En 2024, Air Nostrum conectó dieciocho destinos nacionales con el principal hub de Iberia en Madrid, que representan más del 50% del total de vuelos ofrecidos anualmente por la compañía. La mayoría de estas conexiones son con regiones y ciudades alejadas radialmente (o separadas por obstáculos geográficos) de Madrid, con tiempos y alternativas de conexión por vía terrestre (vehículo propio o tren de alta velocidad AVE) poco favorables o competitivas con la oferta aérea de Air Nostrum. El principal ejemplo son la región de las Comunidades Autónomas de País Vasco, Navarra y La Rioja, actualmente carentes de la red alta velocidad española (en construcción), o la región de las provincias andaluzas de Granada o Almería, cuyas frecuencias, precios y tiempos de traslado de la conexión por AVE son algo menos competitivas (pero imposibles para Almería, donde la red aún está en construcción) respecto a la oferta de Air Nostrum para todas ellas.

La conectividad insular de las Islas Baleares también representa otro de ellos, con la principal finalidad de facilitar la movilidad, conectividad y cohesión territorial de los habitantes de toda la Comunidad Autónoma. El compromiso de la aerolínea con este mercado es firme, y no sólo conecta entre islas o con la Península, sino que en 2024 ha llegado a ofrecer hasta cinco destinos internacionales desde algunos de sus aeropuertos.

En 2024, Air Nostrum ofreció frecuencias de conexión balear con la Península a más de veinte destinos diferentes, principalmente Madrid (con quien posee una ruta OSP desde MAH), Valencia y Alicante. Asimismo, la aerolínea consiguió ofrecer la mayor conectividad interbalear en cuanto a promedio anual de viajes diarios ofrecidos. Las operaciones de Air

Nostrum de conexión con y entre las Islas Baleares representan un 25% del total de vuelos ofrecidos por la aerolínea anualmente, uno de sus mayores segmentos.

En 2024, más del 50% de las rutas ofrecidas por Air Nostrum no estaban en competencia, por lo que la conectividad social que ofrece la aerolínea en áreas periféricas y ultraperiféricas cobra un valor especial.

UN MODELO PARA LA COHESIÓN Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE

Air Nostrum está comprometida con desarrollar un modelo de negocio que respalde las reformas estructurales y el despliegue económico sostenible que propone el Gobierno de España en el ordenamiento jurídico “Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible”, que además de permitir conciliar el desarrollo económico, social y ambiental con una economía productiva y competitiva, favorezca, entre otros, la igualdad de oportunidades y, sobre todo, la cohesión social y territorial entre las distintas regiones.

A nivel territorial español, el sector transporte y, específicamente la aviación, juega un papel muy importante para poder favorecer dicha cohesión social y territorial conectando zonas que padecen desventajas naturales (en regiones insulares como las Islas Baleares o las Canarias, o ciudades autónomas como Melilla) o desventajas estructurales y demográficas (como por ejemplo algunas provincias del interior), con los principales y más favorecidos agentes económicos y sociales del territorio español. Para impulsar la cohesión territorial, es de vital importancia que estas conexiones garanticen una adecuada movilidad de los ciudadanos en términos de disponibilidad (frecuencias) y precio. Para la aviación, y como excepción al régimen de libre mercado y fijación de precios que impera en la Unión Europea, el establecimiento de Obligaciones de Servicio Público (OSP) es una herramienta que permite al Estado español garantizar ambos términos de disponibilidad y precio, de obligado cumplimiento para las aerolíneas que quieran prestar servicios de transporte regular en ellas. En tanto que estas conexiones no sólo favorecen la cohesión territorial sino también la conectividad que producirá un impacto social y económico relevante en las regiones, Air Nostrum apuesta por desarrollar un modelo de negocio y operación que actualmente da servicio a once de las rutas en régimen de OSP definidas por la Secretaría General de Transporte según Resolución de Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, y previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Además de las rutas en régimen de Obligaciones de Servicio Público, la naturaleza regional de la aerolínea le permite desarrollar otras políticas que benefician al territorio español.

Una de ellas es ofrecer rutas a ciertos destinos para que generen una oferta doméstica e internacional para la población. En 2024, Air Nostrum ofreció vuelos domésticos a cuarenta destinos, juntamente con veinticuatro destinos internacionales.

Los principales destinos turísticos nacionales en 2024 fueron las Islas Baleares con algunos vuelos operados en solitario desde diversas ciudades de la geografía nacional a Mallorca (PMI), Ibiza (IBZ) y Menorca (MAH). También con la Comunidad Valenciana y la Comunidad Autónoma de Andalucía, Air Nostrum ha operado rutas con un alto componente vacacional.

Respecto a los destinos internacionales, la oferta de vuelos es muy equilibrada. Algunos de los destinos más demandados son: Bolonia (BLQ), Toulouse (TLS), Frankfurt (FRA),

Lyon (LYS), Marsella (MRS), Burdeos (BOD), Nantes (NTE) y Niza (NCE). Asimismo, Air Nostrum cuenta con tres rutas de conexión con el norte de África: Casablanca (CMN), Tánger (TNG) y Tetuán (TTU).

ALIANZAS ESTRATÉGICAS

IBERIA REGIONAL AIR NOSTRUM

Uno de los principales beneficios del acuerdo de franquicia de Air Nostrum con Iberia del 1997, en el que la flota y compañía Air Nostrum se integraba en la red de Iberia bajo la nueva denominación Iberia Regional Air Nostrum, fue poder crecer en número de pasajeros trasladados anualmente por medio de la alimentación de sus principales hubs. Actualmente (y desde entonces), las conexiones domésticas e internacionales con ambos, especialmente con el Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez, es uno de los principales *core business* en los que la aerolínea y su diseño de carácter regional están enfocados.

EL SECTOR AÉREO HACIA LA AVIACIÓN SOSTENIBLE

Air Nostrum forma parte al grupo de trabajo *Collaborative Environmental Management* (CEM) promovido por EUROCONTROL, cuyo objetivo es apoyar y facilitar la colaboración entre los principales grupos de interés que buscan desarrollar soluciones comunes a los retos ambientales que se presentan en los aeropuertos y cómo debe adaptarse el sector aéreo a la nueva normativa en materia de sostenibilidad

TARGET TRUE ZERO

Air Nostrum firma en 2021 su adhesión a Target True Zero, iniciativa que trabaja para acelerar el despliegue y la ampliación de la aviación de cero emisiones aprovechando las tecnologías de vuelo eléctricas y de hidrógeno.

LA ALIANZA PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA

Air Nostrum es miembro fundador de La Alianza para la Sostenibilidad del Transporte Aéreo en España. Se trata de una iniciativa multisectorial con objeto de promover el desarrollo de una aviación sostenible tanto medioambientalmente como económica y socialmente en nuestro país, favoreciendo la identificación y la implantación de nuevas tecnologías y procesos innovadores que hagan posible la sostenibilidad del sector a largo plazo e impulsen la ruta hacia la descarbonización, destacando el compromiso de dicho sector con la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero, la consecución de los objetivos climáticos de emisiones netas cero de Co2 en el año 2050 y la mitigación del impacto climático de la aviación

ACUERDOS DE SAF

Air Nostrum ha firmado acuerdos con diferentes operadores de petróleo para impulsar la descarbonización del transporte aéreo mediante la investigación y producción de nuevos combustibles sostenibles para la aviación (SAF, por sus siglas en inglés).

EL AÑO 2024 EN CIFRAS

PRINCIPALES MAGNITUDES DEL GRUPO

	2022	2023	2024
Nº PASAJEROS	4.434.526	4.806.505	5.537.969
Nº AVIONES (a 31-Dic.)	48	48	44
Nº VUELOS / AÑO	65.569	71.258	79.473
Nº VUELOS / SEMANA	1.261	1.370	1.528
AKO's (000)	3.261.038	3.339.734	3.754.778
Nº AEROPUERTOS	48	45	46
Nº RUTAS	69	66	69
Nº EMPLEADOS (a 31-Dic.)	1.505	2.090	2.115
CIFRA DE NEGOCIOS (miles €)	504.949	596.589	763.423
BDI (miles €)	23.320	(13.473)	(6.191)
EBITDA	33.344	4.429	19.113
EBITDAR	84.284	65.797	90.695

ENTORNO EMPRESARIAL

ACELERACIÓN DE LA RECUPERACIÓN Y TRANSFORMACIÓN SOSTENIBLE EN LA AVIACIÓN

Situación del sector. En 2024, el sector de la aviación ha consolidado su recuperación post-Covid, alcanzando globalmente un 108% de los niveles de capacidad de 2019, según un informe reciente de CAPA presentado en la Aviation Week. Sin embargo, Europa continúa rezagada, con una recuperación del 97.8% respecto a los niveles pre-Covid, debido a restricciones económicas y regulatorias.

La descarbonización en el sector es impulsada por el compromiso Net-Zero 2050, avanzando hacia inversiones en combustibles sostenibles (SAF), hidrógeno y tecnologías de captura de carbono, alineadas con el EU Green Deal y la EU Aviation Strategy 2050.

En este contexto, el Grupo mantiene un optimismo estratégico, apostando por la sostenibilidad como motor de innovación y liderazgo en la aviación regional.

La transformación hacia una aviación sostenible se refuerza mediante el marco legislativo europeo, incluyendo el *EU Pact for Sustainable Aviation y Destination 2050*, que abordan desafíos globales como el cambio climático, la pérdida de biodiversidad y la desigualdad, promoviendo un modelo económico circular y resiliente. Además, el Grupo, en línea con los avances regulatorios europeos en materia de sostenibilidad, ha reforzado su estrategia y ha ido un paso más allá tomando la iniciativa en materia regulatoria para comenzar su alineamiento con la Directiva de Reporte de Información Corporativa de Sostenibilidad (CSRD por sus siglas en inglés).

SEGUIMOS AVANZANDO

Incluso con los cambios acontecidos en materia de simplificación normativa, el Grupo sigue avanzando para alinearse con los retos globales hacia la transición y en particular en la aviación. La descarbonización por medio de la utilización del SAF e inversión en innovación y tecnología sigue siendo el eje conductor del sector.

Adicionalmente a los retos medioambientales, Air Nostrum mantiene firme su compromiso por las personas y promueve una cultura en la que la diversidad, igualdad, inclusión y no discriminación son prioridades.

En materia de gobernanza, el grupo se ha certificado en materia de cumplimiento por la entidad AENOR durante 2024.

02

HACIA EL LIDERAZGO DE LA AVIACION REGIONAL SOSTENIBLE

Integrando la estrategia de sostenibilidad con el negocio 19

INTEGRANDO LA ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD CON EL NEGOCIO

VISIÓN Y ESTRATEGIA

En el grupo Befemar, la sostenibilidad es un eje estratégico que guía nuestro propósito de transformar la aviación hacia un futuro responsable y resiliente. Reconocemos la importancia de liderar el cambio en un sector clave para la conectividad global, asumiendo nuestro compromiso de minimizar el impacto ambiental y maximizar el valor social. Nuestra estrategia de sostenibilidad, arraigada en compromisos ambientales y sociales, no solo responde a las expectativas de reguladores, inversores y comunidades, sino que también posiciona al grupo Air Nostrum como referente de una aviación competitiva y alineada con los objetivos globales de descarbonización y desarrollo inclusivo. A través de esta visión, integramos innovación, ética y excelencia operativa para generar un impacto positivo y duradero en el planeta y la sociedad.

Regeneramos el planeta en positivo a través de un firme compromiso con la protección del medioambiente, impulsando acciones estratégicas para combatir el cambio climático, promover la eficiencia energética, fomentar la economía circular y preservar la biodiversidad. **Generamos impacto social positivo** invirtiendo en el cuidado de nuestros clientes y pasajeros, fomentando la inclusión y asegurando el bienestar integral de nuestros empleados. **A través de una gobernanza responsable**, mantenemos estándares de transparencia y cumplimiento normativo. **Garantizamos la seguridad** de nuestros viajeros y trabajadores como prioridad absoluta, implementando protocolos rigurosos y tecnología de vanguardia. **Transformamos e innovamos** liderando la transición hacia una aviación más sostenible mediante la adopción de tecnologías disruptivas, la digitalización de procesos y la colaboración con socios estratégicos para acelerar la descarbonización.

5 pilares:

- REGENERAR EL PLANETA EN POSITIVO
- GENERANDO IMPACTO SOCIAL POSITIVO
- A TRAVÉS DE UNA GOBERNANZA RESPONSABLE
- GARANTIZANDO LA SEGURIDAD
- TRANSFORMANDO E INNOVANDO



REGENERAR EL PLANETA EN POSITIVO

En el grupo Air Nostrum, concebimos cada vuelo como una oportunidad para contribuir activamente a la regeneración del planeta. Nos comprometemos a liderar la transición hacia una aviación más sostenible, alineándonos con los objetivos de descarbonización de la Unión Europea y los estándares internacionales, con la neutralidad de carbono como horizonte estratégico. Para ello, implementamos acciones concretas que transforman nuestras operaciones y generan un impacto positivo en el medio ambiente.

Adoptamos combustibles sostenibles de aviación (SAF), incrementando progresivamente su uso para reducir significativamente las emisiones de CO₂. Integramos tecnologías de vanguardia que minimizan el consumo de combustible y las emisiones. Fomentamos la economía circular mediante la reutilización y reciclaje de materiales en nuestras operaciones, desde el mantenimiento de aeronaves hasta los servicios a bordo. Además, implementamos programas de reducción de residuos, priorizando materiales biodegradables y eliminando plásticos de un solo uso en nuestros servicios, junto con una gestión avanzada de residuos que maximiza el reciclaje y reduce el impacto en vertederos.

Estas iniciativas no solo disminuyen nuestra huella ambiental, sino que también contribuyen activamente a la preservación de ecosistemas, apoyando proyectos de reforestación y conservación de la biodiversidad. A través de estas prácticas, Air Nostrum impulsa un modelo de aviación que minimiza el impacto ambiental y regenera el planeta en positivo, sentando las bases para un futuro más limpio y sostenible.

GENERANDO IMPACTO SOCIAL POSITIVO

En el grupo Befemar, el compromiso con la sostenibilidad trasciende el ámbito ambiental para abarcar un impacto social positivo que fortalece a nuestras comunidades, empleados y viajeros. Nos esforzamos por construir un entorno inclusivo, equitativo y próspero, reconociendo que el bienestar de las personas es la base de nuestro éxito a largo plazo.

Fomentamos el bienestar integral de nuestros empleados ofreciendo beneficios que van más allá de lo salarial, incluyendo iniciativas para la mejora de la salud mental, planes de conciliación laboral y personal, y acceso a formación continua para su desarrollo profesional y personal. Planes de diversidad, equidad e inclusión (DEI) promueven un entorno laboral donde todas las personas, independientemente de su género, origen, orientación o capacidades, tienen igualdad de oportunidades. Implementamos políticas de no discriminación, con formación y canales de denuncia accesibles para garantizar un lugar de trabajo respetuoso y seguro. Además, incentivamos el voluntariado corporativo, apoyando iniciativas que permiten a nuestros empleados contribuir activamente en proyectos sociales y ambientales en las comunidades donde operamos.

Para nuestros viajeros, priorizamos su bienestar mediante servicios diseñados para garantizar comodidad, accesibilidad y una experiencia de viaje segura y satisfactoria, adaptada a sus necesidades.

A través de estas acciones, Air Nostrum no solo genera un impacto social positivo, sino que también construye una comunidad más fuerte, un entorno laboral inclusivo y una experiencia de viaje excepcional, consolidando nuestro compromiso con un futuro sostenible y equitativo para todos.

A TRAVÉS DE UNA GOBERNANZA RESPONSABLE

En Air Nostrum, la gobernanza transparente y la ética son pilares que sustentan la estrategia de sostenibilidad.

Nos comprometemos a operar con los más altos estándares de integridad, asegurando que todas nuestras decisiones y acciones reflejen nuestros valores y generen confianza entre nuestros *stakeholders*, incluyendo empleados, viajeros, socios, inversores y comunidades.

Implementamos políticas de cumplimiento normativo rigurosas, alineadas con regulaciones nacionales e internacionales, para garantizar el cumplimiento legal y ético en todas nuestras operaciones. Nuestra gestión de riesgos es proactiva e integral, incorporando análisis de riesgos climáticos, sociales y operativos, en línea con estándares como el *Task Force on Climate-related Financial Disclosures* (TCFD). Este enfoque nos permite anticipar desafíos y aprovechar oportunidades, fortaleciendo nuestra resiliencia y competitividad. Además, promovemos una cultura de rendición de cuentas mediante procesos de auditoría interna, informes de sostenibilidad transparentes y canales abiertos para la comunicación con todas las partes interesadas.

Fomentamos la participación activa de nuestro liderazgo en la supervisión de la sostenibilidad, integrando criterios ambientales, sociales y de gobernanza (ESG) en la toma de decisiones estratégicas. A través de estas prácticas, el grupo no solo cumple con las expectativas de sus *stakeholders*, sino que también consolida su posición en el sector de la aviación, demostrando que una gobernanza responsable es esencial para construir un futuro sostenible, ético y de confianza.

GARANTIZANDO LA SEGURIDAD

En Air Nostrum, la seguridad es la base de las operaciones y el fundamento de la confianza que depositan en nosotros nuestros viajeros y empleados. Nos comprometemos a garantizar los más altos estándares de seguridad, superando las normativas nacionales e internacionales mediante la implementación de procedimientos avanzados, tecnologías de vanguardia y una cultura organizacional que prioriza la protección de las personas en todo momento.

Adoptamos un enfoque proactivo para mejorar continuamente nuestros protocolos y políticas de seguridad, invirtiendo en formación exhaustiva para nuestro personal, desde tripulaciones hasta equipos de mantenimiento, asegurando que estén preparados para cualquier escenario.

Nuestros rigurosos procesos de mantenimiento y auditorías garantizan que cada vuelo cumpla con los estándares más estrictos de la industria.

Además, extendemos nuestro compromiso con la seguridad al bienestar de nuestros trabajadores, implementando programas de prevención de riesgos laborales y entornos de trabajo seguros. Para nuestros viajeros, aseguramos una experiencia de viaje tranquila mediante controles exhaustivos, comunicación clara y servicios diseñados para su confort y protección.

En Air Nostrum, la seguridad no es solo una obligación, sino un valor esencial que fortalece nuestra reputación y consolida la confianza de todos aquellos que forman parte de nuestra comunidad.

TRANSFORMANDO E INNOVANDO

Air Nostrum está liderando la transformación de la aviación hacia un futuro sostenible a través de la innovación constante y la adopción de tecnologías disruptivas. Nos comprometemos a estar a la vanguardia de la industria, impulsando prácticas innovadoras que no solo reduzcan nuestro impacto ambiental, sino que también mejoren la eficiencia operativa y la experiencia de nuestros viajeros. La transformación y la innovación son los motores que hacia una aviación más responsable, competitiva y alineada con los objetivos globales de sostenibilidad.

Implementamos acciones concretas que reflejan este compromiso. A través de la innovación tecnológica en la gestión de la circularidad, optimizamos el ciclo de vida de los materiales utilizados en nuestras operaciones, desde el reciclaje de componentes de aeronaves hasta la introducción de materiales sostenibles en los servicios a bordo. Hemos avanzado en la digitalización de las carteras de vuelo en nuestra flota ATR, reemplazando documentación en papel por soluciones electrónicas que reducen residuos y mejoran la eficiencia de las operaciones. Participamos activamente en el desarrollo de un HUB de hidrógeno a nivel nacional, explorando el uso de hidrógeno verde como combustible

alternativo para descarbonizar nuestras operaciones a largo plazo.

Estas iniciativas, combinadas con la adopción de tecnología para la optimización de rutas y la integración de aeronaves más eficientes, nos permiten

minimizar emisiones y elevar la calidad del servicio.

Además, colaboramos con socios estratégicos y centros de investigación para acelerar la adopción de soluciones innovadoras, asegurando que Air Nostrum no solo cumpla con las expectativas del sector, sino que también marque el camino hacia una aviación más sostenible, eficiente y centrada en un futuro de competitividad.

03

REGENERANDO EL PLANETA EN POSITIVO

Impulsando la gestión ambiental	26
Compromiso con el Cambio Climático y transición energética	32
Reduciendo la contaminación	42
Implementando la Economía Circular y gestión residuos	43
Uso sostenible de los recursos: energía y agua	54
Preservación de la naturaleza y biodiversidad.	58
Hitos clave en 2024 y objetivos 2025	60

REGENERANDO EL PLANETA EN POSITIVO

El ahorro de emisiones por consumo de SAF ha sido de **489 tn**

Auditoría energética con resultado **favorable**

900 horas dedicadas a formación ambiental

Los ahorros de plásticos de un solo uso alcanzan las **6,67 Tn**. Los ahorros acumulados desde 2018, son de **18,46 Tn**

Se ha reducido un **3,7%** la intensidad energética frente a 2019

El Grupo se **recertifica** bajo la norma ISO 9001 e ISO 14001

Las emisiones asociadas al consumo eléctrico de Air Nostrum se han reducido un **9,32%**

Ahorro en emisiones por consumo de SAF en EU ETS de **34.728€**

2.378,5 kg. menos de consumo de papel.
1,8 kg menos de papel por empleado. Un **24,4%** menos que 2023

El **90%** del total de los residuos se destina a reutilización o valorización

La digitalización a bordo ha supuesto un ahorro de **32 kg por vuelo**

IMPULSANDO LA GESTIÓN AMBIENTAL

SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL

El Sistema de Gestión Ambiental implantado por la matriz del grupo de sociedades está basado en la norma ISO 14001:2015, que abarca la gestión ambiental de las operaciones de mantenimiento de aeronaves, transporte aéreo de pasajeros y servicios de apoyo al vuelo teniendo como sede central Valencia y englobando todos los centros de trabajo. El sistema está constituido por el conjunto de responsabilidades, procedimientos, procesos y recursos (materiales y humanos), de los que dispone el grupo para implantar y mantener al día la política ambiental, donde se refleja el compromiso establecido por la Dirección.



El Sistema de Gestión Ambiental de Air Nostrum está certificado desde el año 2004 bajo la norma ISO 14001. En diciembre del 2020, Air Nostrum sufrió un proceso de escisión que dio lugar a distintas empresas, que trabajan estrechamente para la Línea Aérea y otros operadores del grupo como si formaran parte de una sola pues comparten procedimientos, cultura y valores.

En 2021, la operadora aérea Air Nostrum decidió certificar su Sistema de Calidad según ISO 9001:2015, por lo que el Sistema de Gestión Ambiental, ya instaurado en el grupo y el Sistema de Calidad con alcance transporte aéreo de pasajeros, formaron un único Sistema integrado. En 2022, ARA GTV decide certificar su Sistema, como parte del Sistema del Grupo bajo la norma ISO 14001 e ISO 9001, ampliando el proceso de Operaciones Tierra y completándolo con las actividades de apoyo al vuelo para Air Nostrum y terceros.

En el año 2023 se recertifica la norma 14001:2015, con alcance mantenimiento de aeronaves, transporte aéreo de pasajeros y actividades de apoyo al vuelo.

Asimismo, este año 2024, el Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente del Grupo se recertifica bajo la norma ISO 9001 e ISO 14001, con alcance Transporte aéreo de pasajeros, Mantenimiento de aeronaves y Actividades y servicios de apoyo al vuelo.

El máximo órgano gestor de la organización apostó en sus inicios por una Dirección de Calidad y Medio Ambiente que velara por el cumplimiento de objetivos, el seguimiento de indicadores, las propuestas de mejora y la coordinación interdepartamental para mantener, actualizar y enriquecer el Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente.

En esta línea, se crea en 2024 un grupo interdepartamental cuyo objetivo es trabajar coordinadamente para definir la estrategia de sostenibilidad y cumplir con los requerimientos de divulgación en esta materia.

Junto a la Dirección de Medioambiente y los miembros del departamento, el resto de los empleados trabajan diariamente para mejorar su desempeño, tanto ambiental como de servicio prestado. Sin la concienciación de la plantilla y el compromiso de las distintas unidades para trabajar conjuntamente, la consecución de objetivos y la mejora de indicadores no sería posible.

IMPACTOS Y OPORTUNIDADES

El Grupo año tras año, identifica sus aspectos ambientales en base a la actividad de cada compañía y analiza cada uno de los procesos en los que se generan. Los procesos para determinar los aspectos ambientales están fijados por las actividades de la empresa, tales como: mantenimiento de aeronaves, limpieza de instalaciones, trabajos en oficina, operaciones de vuelo, servicio a bordo, transporte aéreo de pasajeros, transporte de material o tripulaciones en vehículos. Una vez identificados estos aspectos ambientales se dividen en las siguientes categorías:

- Emisiones a la atmósfera
- Ruido
- Residuos
- Vertidos al agua
- Consumo
- Biodiversidad

Los principales criterios para evaluar estos aspectos ambientales se basan en la peligrosidad del aspecto ambiental, la frecuencia de ocurrencia, el volumen y destino final.

Se adjunta en el Anexo la elaboración del DAFO medioambiental del Grupo y la tabla de los aspectos medioambientales más significativos.

La organización revisa anualmente el contexto en el que se encuentra y analiza tanto los riesgos y oportunidades como las necesidades y expectativas de las partes de interés para identificar acciones y definir objetivos medibles que den respuesta a esas cuestiones internas y externas de aplicación.

OBJETIVOS E INDICADORES

En 2024, los objetivos ambientales planteados, en consonancia con las líneas estratégicas del Plan de Transición Ecológica son:

- Seguir trabajando en la reducción de emisiones, tanto en valor absoluto como por pasajero y kilómetro transportado (PKT) para alcanzar los objetivos de descarbonización fijados para 2025, 2030 y 2050.
- Finalizar con la labor electrificación de flota de vehículos y otros equipos de tierra utilizados para las labores de mantenimiento, coordinación y servicios generales de la sede central.
- Seguir mejorando nuestra eficiencia energética con acciones dirigidas a reducir consumos con acciones como la implantación de vinilos en las ventanas, que ayudarán a una mejor optimización de la climatización de las instalaciones. El proyecto de energía renovable basado en tecnología fotovoltaica que está en proceso también forma parte de la estrategia de mejora energética.

- Ahorro de Plástico de un solo uso a bordo en línea con el objetivo de operar vuelos libres de plástico de un solo uso en 2025, con sustitución por otras materias de menor impacto ambiental o incluso eliminación.
- Proyectos de digitalización tanto en vuelo como en talleres. Digitalizando los procesos de mantenimiento y del soporte a pilotos y tripulantes de cabina.
- Jornada de reforestación para compensar consumo de papel.

Las líneas de acción para la consecución de los objetivos marcados para el Grupo en la Memoria de Transición ecológica que tienen impacto en 2025 son:

- Medidas Operacionales (SkyBreathe)
- Colaboración con proveedores para la reducción de las emisiones.
- Mejorar la eficiencia energética y agua de instalaciones y servicios.
- Reforestación tradicional.
- Iniciativa vuelos libres de plásticos de un solo uso.
- Buen gobierno y Reporting GRI.
- Digitalización de los procesos de mantenimiento.
- Aplicación de la IA para mantenimiento predictivo.

El seguimiento de las acciones tomadas se registra en los indicadores del Sistema, en base a los consumos o generaciones, son los siguientes:

- AGUA
- ENERGÍA
- COMBUSTIBLE EQUIPOS TIERRA
- COMBUSTIBLE AERONAVES
- EMISIONES CO2 AERONAVES
- RESIDUOS PELIGROSOS
- RUIDO
- NEUMATICOS FUERA DE USO
- CONSUMO DE PAPEL
- DERRAMES
- EMISIONES CO2 POR ASIENTO TRANSPORTADO

FORMACIÓN, SENSIBILIZACIÓN Y CONCIENCIACIÓN AMBIENTAL

La formación ambiental está presente en materia de residuos y manipulación de sustancias peligrosas, al personal que habitualmente trabaja en ello a través de:

- Curso de Gestión ambiental impartido por el departamento interno de Medioambiente dirigido a los Técnicos de mantenimiento de aeronaves como formación obligatoria inicial que se actualiza cada dos años.
- Curso de Gestión ambiental impartido por el departamento de formación de Tripulación de Cabina dirigido al personal de TCPs para la segregación de residuos en vuelo; se imparte obligatoriamente al inicio en la compañía y se va actualizando anualmente.
- Formación a través nuestro consejero de seguridad en materia de Transporte de mercancías peligrosas en carga y descarga; se trata de una formación obligatoria de inicio para el personal que realiza dicha actividad y se actualiza cada dos años.

- Formación a través de nuestro inspector APQ, en materia de almacenamiento de productos químicos APQ, como formación obligatoria de inicio para el personal que realiza dicha actividad y se actualiza bianualmente.
- En 2024 se impartieron 900 horas de formación ambiental.
- Este año 2024, hemos implementado una acción de mejora significativa al elaborar un Informe de Indicadores Ambientales. Este informe no solo presenta la información recopilada sobre los indicadores al cierre del año, sino que también incluye una evaluación detallada de los aspectos ambientales que han demostrado ser significativos. Esta iniciativa refleja el compromiso con la sostenibilidad y la transparencia, permitiéndonos identificar áreas de mejora y fortalecer nuestras prácticas ambientales.

La sensibilización y concienciación ambiental se transmite desde el momento inicial de incorporación a la compañía a través del Manual de acogida, donde se informa de la política de Calidad y medioambiente de la compañía.

Los boletines ambientales y trimestrales que el área de Medioambiente envía al personal vía correo electrónico y publica en la intranet, son instrumentos de concienciación para todo el personal aprovechándose días marcados por la ONU como días medioambientales en los que, además, se informa de los avances tecnológicos y humanos en ese aspecto ambiental concreto y de gran impacto, como, por ejemplo, el día internacional del agua, el del reciclaje o el de la eficiencia energética.





RECURSOS DESTINADOS A LA ACCIÓN DE MEDIOAMBIENTE 2024

La Gerencia asume el compromiso de identificar y proporcionar los recursos necesarios tanto humanos como materiales que sean necesarios para poder llevar a cabo el desarrollo de las actividades y la consecución de los objetivos ambientales establecidos cada año.

En este sentido, son muchos los recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales, tanto recursos internos, como externamente contratados.

Befemar cuenta internamente con personal dedicado a mitigar estos riesgos:

- Personal de vuelo que trata de aplicar la política de ahorro de combustible en cada vuelo para reducir las emisiones a la atmósfera
- Personal de cabina que integra en sus labores diarias la segregación a bordo
- Personal de mantenimiento que tiene entre sus funciones la gestión de residuos peligrosos y la correcta actualización en caso de derrames.
- Personal de IT y responsables de proyectos que velan por la digitalización en todos los procesos, ahorrando consumo de papel y en ocasiones, peso a bordo.
- Personal de oficinas que hacen uso responsable de la energía y del consumo de papel.
- Auditores internos en materia ISO

Los procedimientos de gestión de residuos en vuelo, talleres y oficinas, de actuación en caso de derrames en plataforma y de reducción de combustible ponen en evidencia la existencia de instrucciones en materia ambiental.

Respecto a los recursos externos, Befemar gestiona los residuos peligrosos y no peligrosos a través de gestores externos, con contratos de tratamiento firmados, autorizaciones del traslado de los residuos. Internamente, lleva el seguimiento del destino final de ellos.

El sistema de gestión requiere de la contratación de otros proveedores externos para velar por la calidad y seguridad en materia ambiental, como, por ejemplo:

- Una plataforma externa, amparando el marco de requisitos legales y obligaciones ambientales e industriales.
- Certificadoras externas para las certificaciones ISO 9001 Y 14001.
- Consultoras externas para la realización de auditorías consultas relacionadas con el sistema.
- Empresas de formación ambiental

Dado que las instalaciones son espacios alquilados a AENA, están siempre bajo supervisión y auditorias medioambientales del gestor aeroportuario a través del área de Medioambiente. Todas las autorizaciones ambientales están sujetas a la red de AENA, tanto en términos de vertidos como de consumos eléctricos y gestión de residuos.

Por lo que respecta a las posibles contingencias que en materia medioambiental pudieran producirse, se encuentran cubiertas con las pólizas de seguro de responsabilidad medioambiental que el grupo tiene suscritas y que renueva cada año.

Las actividades aseguradas son:

- Mantenimiento de aeronaves y operaciones tierra.
- *Autohandling*
- Transporte de mercancías del asegurado.
- *Fueling* y *defueling* en los aeropuertos nacionales e internacionales: La actividad de *Fueling/Defueling* se incluye para aquellos aeropuertos que cumplan con la Delimitación Geográfica establecida en póliza (art. 2 de las Condiciones Especiales) limitándose la cobertura a la responsabilidad de los pilotos del asegurado durante dichas operaciones.

Este año, la organización ha incluido en su PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS, un nuevo volumen, dedicado a EMERGENCIAS AMBIENTALES que proporciona las herramientas necesarias para responder a potenciales accidentes tales como derrames de sustancias peligrosas, el resto de las emergencias, como accidentes de la red de aguas, fugas de gases refrigerantes, roturas de tuberías, se ven reflejados en otros volúmenes como parte final de la emergencia con la gestión de los residuos ocasionados.

APLICACIÓN PRINCIPIO DE PRECAUCIÓN

Dando cumplimiento al Principio de precaución que contribuye a reducir o evitar impactos negativos para el medioambiente, el Grupo ha realizado las siguientes acciones en el ejercicio 2024:

1. Re-Certificación del Sistema de Gestión Ambiental conforme con la Norma ISO 14001:2015 y Norma ISO 9001:2015, para las actividades transporte aéreo de pasajeros, mantenimiento de aeronaves y actividades de apoyo al vuelo.
2. Auditorías internas periódicas del Sistema de Gestión Ambiental. El responsable de Medio Ambiente realiza con periodicidad anual un Plan de auditorías internas ambientales de todas las unidades organizativas comprobando que se siguen las directrices de calidad y medioambientales en la operativa.

3. Auditorías externas e inspecciones a proveedores externos, para verificar la correcta implantación de las diferentes normas, procedimientos, procesos de calidad que están en vigor en las distintas fases del proceso productivo.
4. Inspecciones periódicas reglamentarias realizadas por Organismos de Control Autorizados (OCA).
5. El Grupo mantiene en cumplimiento el Plan de Emergencias tal y como establece la Ley 31/1995, de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales.
6. Actualización normativa. El responsable de medioambiente se encarga de la consulta, actualización y seguimiento de la legislación medioambiental a fin de garantizar el más estricto cumplimiento de la legislación aplicable a las actividades de la empresa.
7. Estudio de Minimización de Residuos Peligrosos del período 2022-2026 para la sede en Valencia, realizado en el mes de junio de 2022, en cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados y la Ley 10/2000, de 12 de diciembre, de residuos de la Comunidad Valenciana.
8. Estudio de Minimización de Residuos Peligrosos para el periodo 2021-2024, realizado en el mes de septiembre de 2021 para la sede en Madrid, en cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados.
9. Acciones periódicas de control de segregación y gestión de los residuos.
10. Formación en materia medioambiental dirigida a la plantilla.
11. Verificación de emisiones generadas en 2024 por entidad Certificadora.
12. Auditoría externa del Informe no Financiero EINF.
13. Auditorías internas desde el área de *Safety y Compliance*.
14. Auditorías externas de organismos estatales y europeos aeronáuticos AESA, EASA e IOSA.

La organización no ha sufrido ninguna sanción durante el ejercicio 2024 por incumplimiento de normativa medioambiental.

COMPROMISO CON EL CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

PLAN DE TRANSICIÓN

Los objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas y el Acuerdo de París ponen de manifiesto el compromiso común con la lucha contra el cambio climático.

Air Nostrum entiende que es deber y responsabilidad de todos los agentes económicos, públicos y privados, sumarse a este compromiso y avanzar hacia un crecimiento sostenible que garantice la neutralidad climática en 2050, pilar básico del Pacto Verde Europeo. En línea con esta visión, Air Nostrum decide en 2021 alinear su estrategia empresarial con los objetivos globales de sostenibilidad, trazando un plan de transición ecológica.

El sector de la aviación es actualmente responsable del 1,9% de las emisiones de CO₂, si bien se estima un aumento de esta contribución ligado al crecimiento del número de vuelos previsto para mediados de siglo. Es por esto por lo que, aunque su impacto en CO₂ y NO_x es inferior al de otras industrias y sectores, la aviación continúa avanzando firmemente hacia objetivos cada vez más ambiciosos.

Muestra de ello es la firma del documento *Destination 2050* por parte de la mayoría de las asociaciones y patronales del sector, entre ellas la *European Regions Airline Association*, de la cual forma parte Air Nostrum. Los dos principales objetivos de esta ambiciosa iniciativa es alcanzar las cero emisiones netas de CO₂ en 2050 y la reducción neta del 45% de las emisiones en 2030.

Estos objetivos de descarbonización han motivado la creación de Alianzas sectoriales que persiguen el trabajo conjunto y coordinado de los distintos agentes de la cadena, dando respuesta a las demandas de los distintos *stakeholders*:

- Air Nostrum forma parte al grupo de trabajo *the Collaborative Environmental Management* (CEM) promovido por EUROCONTROL, cuyo objetivo es apoyar y facilitar la colaboración entre los principales grupos de interés que buscan desarrollar soluciones comunes a estos retos ambientales que se presentan en los aeropuertos.
- Air Nostrum firma en 2021 su adhesión a *Target True Zero*, iniciativa que trabaja para acelerar el despliegue y la ampliación de la aviación de cero emisiones aprovechando las tecnologías de vuelo eléctricas y de hidrógeno.
- Air Nostrum es miembro fundador de La Alianza para la Sostenibilidad del Transporte Aéreo en España. Se trata de una iniciativa multisectorial con objeto de promover el desarrollo de una aviación sostenible tanto medioambiental, económica como socialmente, en nuestro país, favoreciendo la identificación y la implantación de nuevas tecnologías y procesos innovadores que hagan posible la sostenibilidad del sector a largo plazo e impulsen la ruta hacia la descarbonización, destacando el compromiso de dicho sector con la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero, la consecución de los objetivos climáticos de emisiones netas cero de Co₂ en el año 2050 y la mitigación del impacto climático de la aviación.
- Air Nostrum, compartiendo su experiencia en la transición hacia informes de sostenibilidad adaptados a las nuevas directrices impuestas por la CSRD, colabora con Eurocontrol en la elaboración de un documento que sirva de guía a los diferentes agentes de la cadena en el proceso de cumplimiento con los requerimientos normativos en materia de sostenibilidad.
- Air Nostrum firma un acuerdo con Airbus, AENA, Iberia, Exolum y Repsol para la creación del primer *hub* aeroportuario de hidrógeno en España con el fin de aunar fuerzas para abordar los principales retos que plantea el despliegue de la aviación propulsada por hidrógeno en el país. Es la primera vez que una colaboración reúne toda la cadena de valor, desde la producción de energía primaria hasta las operaciones en tierra con hidrógeno, contando dos aerolíneas y en una red completa de aeropuertos al mismo tiempo.

FLY NET ZERO BY 2050

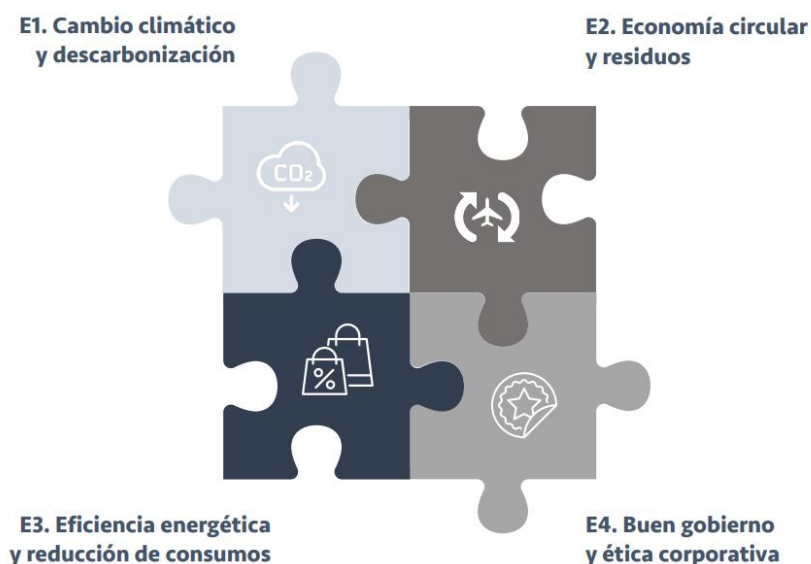
La hoja de ruta del Plan de Transición ecológica se construye en base a los objetivos globales y sectoriales definidos en el apartado anterior, siendo estos claves en la definición de las líneas estratégicas. Estas líneas se materializan en iniciativas concretas con el fin último de avanzar por el camino de la descarbonización hasta alcanzar las cero emisiones netas en 2050. El Plan Estratégico de Transición Ecológica de Air Nostrum contempla tres



Fuente: Análisis Air Nostrum.

grandes líneas orientadas a reducir el impacto ambiental de su actividad y una cuarta que persigue la transparencia mejorando la comunicación sobre buen gobierno y ética corporativa dando lugar a iniciativas concretas como la elaboración del presente documento.

Las 4 grandes líneas estratégicas del Plan Estratégico de Transición Ecológica de Air Nostrum.



Fuente: Análisis Air Nostrum.

A partir de las líneas estratégicas se definen 10 grandes compromisos de alto nivel para los cuales se determinan 3 horizontes temporales distintos: 2025, 2030 y 2050.

La descarbonización, como primera y principal línea estratégica del Plan, pretende dar respuesta al reto social y ambiental del cambio climático, así como a los requerimientos del sector de la aviación y la comunidad inversora.

COMPROMISOS Y OBJETIVOS CAMBIO CLIMÁTICO

A partir de la línea estratégica sobre Cambio Climático y Descarbonización se definen tres compromisos de alto nivel para lograr las cero emisiones netas en 2050:

- Mejorar la eficiencia en un 5% en 2025.
- Aumentar el uso de combustibles SAF (*Sustainable Aviation Fuels*) progresivamente de forma que en 2030 el consumo alcance el 10%, lo que mejora las exigencias del paquete legislativo *Fit for 55*.
- Reducir las emisiones netas en un 5% en 2025 frente a 2019, en línea con el objetivo marcado por Iberia y en un 45% en 2030, en línea con lo establecido en *Destination 2050*.

Para cumplir con los compromisos adquiridos se precisa una colaboración pública-privada y una acción conjunta y bien coordinada de todos los agentes de la cadena. Con un adecuado programa de incentivos gubernamentales que potencie el avance de las nuevas tecnologías y el desarrollo de SAF y, el fuerte compromiso de la industria, se alcanzarán los objetivos marcados.

A cierre de 2024 se ha reducido un 3,7% la intensidad energética de la actividad de Air Nostrum frente a 2019 por lo que se avanza a buen ritmo para cumplir el compromiso adoptado para 2025; el consumo de SAF en 2024 es aún poco significativo y aumentará progresivamente a medida que la producción escale y el precio sea competitivo; si esto no ocurre, la palanca de descarbonización más potente que existe con la tecnología actual no podrá contribuir a reducir las emisiones netas objeto del tercer compromiso, que aumentan frente a 2019 en línea con el aumento de vuelos. El precio de mercado del SAF no ha permitido su consumo masivo como para avanzar en este sentido.

A nivel interno, la coordinación interdepartamental resulta clave para la puesta en común de proyectos e iniciativas que persigan las mejoras propuestas. Es por esto por lo que se crea en 2022 un nuevo órgano de gestión, el Comité de Emisiones de CO₂. Su convocatoria trimestral permite compartir la información pertinente, medir y reflexionar sobre el estado de cada uno de los proyectos en marcha y supone una oportunidad para presentar nuevas propuestas dirigidas a reducir el impacto ambiental más significativo de nuestra actividad. El Comité constituye además un canal de comunicación interna idóneo para dar a conocer la evolución de las emisiones del último período, tanto en valor absoluto como por pasajero y kilómetro transportado (PKT).

Anualmente, la compañía verifica su sistema de seguimiento y notificación de las emisiones de CO₂ en sus operaciones de vuelo intraeuropeas, siguiendo el esquema ETS, formando parte importante de la estrategia de sostenibilidad ambiental de la compañía.

Los mecanismos de control y mejora implementados han ayudado a Air Nostrum a ser merecedora de los siguientes galardones y reconocimientos:

- Ser galardonada por la revista Avion Revue (del grupo Key Publishing Ltd.) con el premio a la Excelencia en Sostenibilidad 2022, por ser la segunda aerolínea europea (con vuelos intra-europeos) con mayor reducción de CO₂ por AKO.
- Formar parte de las cuatro aerolíneas más sostenibles del mundo según la revista ATW, en su artículo "*How airlines environmental investments are already paying dividends*", publicado el 26 de septiembre de 2022.

EMISIONES Y REDUCCIÓN

DATOS

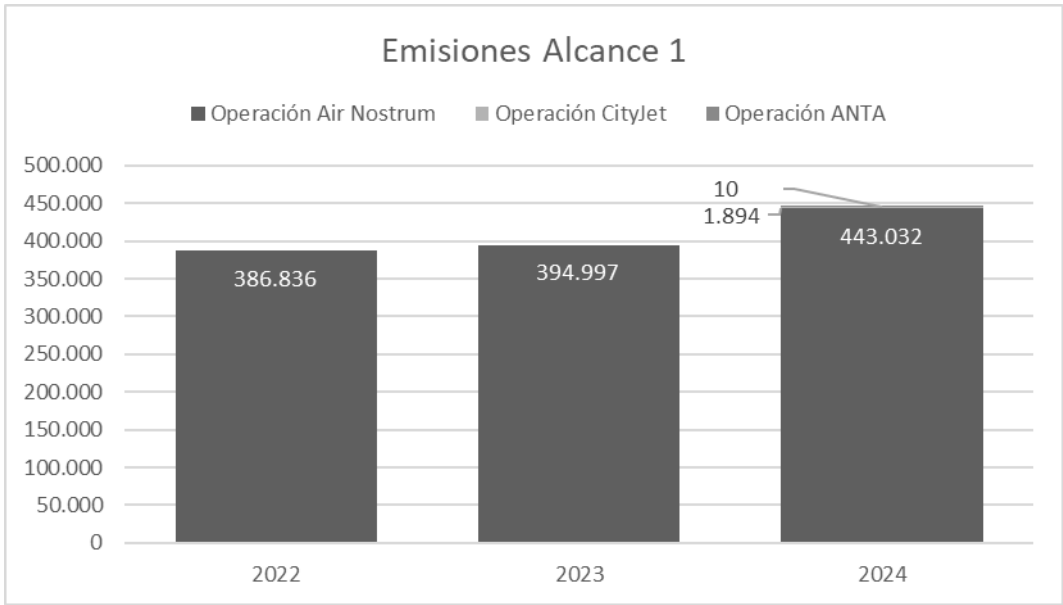
Las emisiones de Alcance 1 (directas), corresponden al consumo de combustibles fósiles tanto de las aeronaves como de los equipos de tierra, como son vehículos, tractores y grupos electrógenos.

En cuanto a las emisiones de Alcance 2 (indirectas) se deben al consumo de electricidad de las instalaciones donde opera.

Emisiones totales

Alcance 1

En 2024, las emisiones directas fueron de 444.936 toneladas de CO₂eq, un 12,64% más que en 2023. Incremento derivado del aumento en el número de vuelos operados por Air Nostrum principalmente.

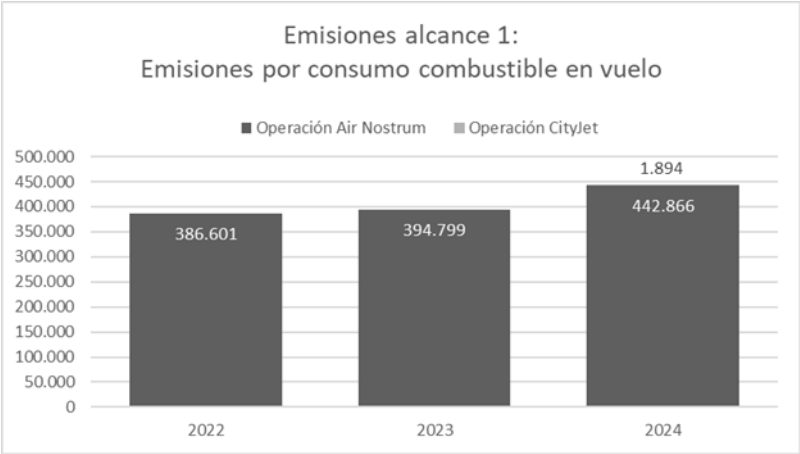


El año 2024 incluye los vuelos operados bajo el código de CityJet y las emisiones derivadas del vehículo de combustión utilizado por ANTA.

Emisiones Vuelo

Alcance 1

En 2024, el 99,96% de las emisiones directas corresponden a las operaciones vuelo que utilizan como fuente de combustión el queroseno de aviación (Jet A1-), cuyas ventajas económicas y técnicas hacen inviable hasta la fecha el uso de combustibles sostenibles alternativos a gran escala.



Régimen Europeo de Comercio de Emisiones

El Régimen Europeo de Comercio de Emisiones (EU-ETS por sus siglas en inglés), es aplicable al sector de la aviación desde el año 2012 (Directiva 2008/101/CE). Mediante este esquema de emisiones, la Unión Europea establece un techo de emisiones al sector de la aviación respecto al período de referencia 2004-2006.

El esquema EU-ETS aplica a todos los vuelos domésticos y a todos los vuelos entre aeropuertos del Espacio Económico Europeo (EEE), excluyéndose en ambos casos los vuelos hacia y desde regiones ultraperiféricas (Reglamento (UE) 2017/2392).

Las emisiones de CO₂ verificadas en 2024 en la operación de Air Nostrum fueron de 394.467 toneladas de CO₂ en UE ETS, 5.714 toneladas de CO₂ en CH ETS, 184 toneladas de CO₂ en UK ETS y 215.689 toneladas de CO₂ en CORSIA siendo en 2023 de 340.947 toneladas de CO₂ en UE ETS, 7.108 toneladas de CO₂ en CH ETS, 281 toneladas de CO₂ en UK ETS y 195.228 toneladas de CO₂ en CORSIA, las emisiones han aumentado conforme a la recuperación de la operativa.

	2022	2023	2024	Dif. 24 vs 23
Emisiones CO² verificadas Air Nostrum (t)	348.070	348.055	400.181	14,98%

*Emisiones esquema EU ETS + CH ETS

Intensidad emisiones vuelo (grCO₂/PKT)

La intensidad de emisiones vuelo, medida en gramos de CO₂ por kilómetro-pasajero (grCO₂/pkt), es un indicador estándar del sector de la aviación para medir la eficiencia de un vuelo por pasajero transportado y kilómetro recorrido. Los datos muestran una tendencia a la baja.

	2022	2023	2024	Dif. 24 vs 23
Intensidad Emisiones Vuelo (gr. CO₂/PKT)	145	142	139	-1,82%

gr. CO₂/PKT

El grupo se ha fijado el objetivo de mejorar su eficiencia un 5% en 2025 respecto a niveles de 2019. En 2019 la eficiencia se situó en 144,1 gr CO₂/pkm.

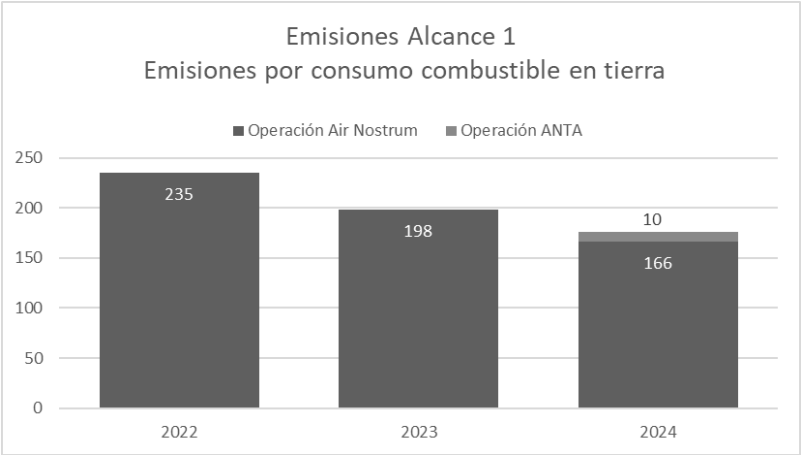
Emisiones tierra

Alcance 1

Estas emisiones derivan del uso de grupos electrógenos de gasóleo; además de las emisiones producidas por los vehículos diésel.

Estas emisiones consisten principalmente en CO2, pero también se recogen dentro del indicador de CO2 equivalente otros gases de efecto invernadero, como el metano (CH4) y los óxidos de nitrógeno (NOx), los cuales tienen impacto en la calidad de aire de ciudades y aeropuertos, que es donde tiene lugar esta actividad.

Las emisiones derivadas del consumo de equipos tierra muestran una tendencia a la baja, especialmente significativa en el caso de la sede central de Air Nostrum donde se ha procedido a electrificar la flota de vehículos y otros equipos desde finales de 2023.



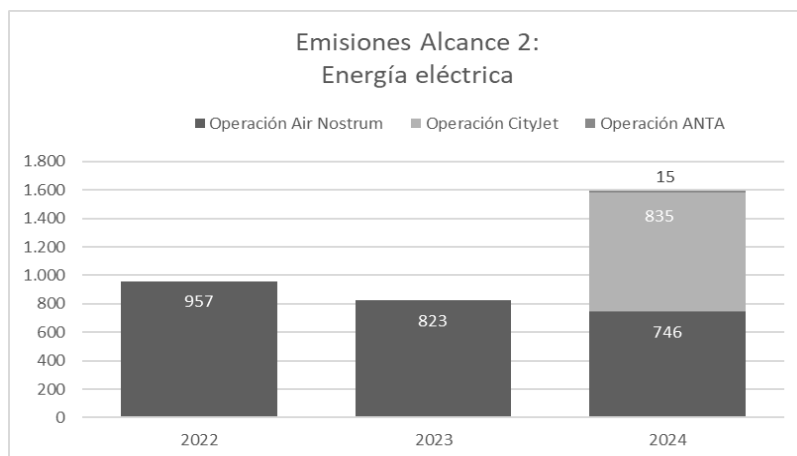
Alcance 2

Las emisiones de alcance 2 se corresponden con las emisiones indirectas derivadas del consumo de energía eléctrica en las instalaciones.

Dado que la energía suministrada por AENA proviene de origen renovable, en base a la huella de carbono del mix energético nacional, se estima que en 2024 se evitó la emisión de casi 746 t CO2, teniendo en cuenta que el 99,9% de la electricidad consumida por la actividad de Air Nostrum se genera en la red de AENA.

En 2025, el 95% de la energía consumida por CityJet será también de origen renovable tras el compromiso anunciado por el aeropuerto de Copenhagen en su proyecto ALIGHT.

Las emisiones términos globales se han duplicado en 2024 por la inclusión de la operación de CityJet. Si analizamos sólo el consumo realizado en las instalaciones de Air Nostrum, se observa un descenso del 9,37%, especialmente de interés si se tiene en cuenta el proyecto de electrificación de flota llevado a cabo en su sede central que incrementa las necesidades de energía de la organización.



Nota: sobre el cálculo de indicadores medioambientales

Se incluyen dentro de los KPIs reportados relacionados con la fase vuelo, las operaciones de Air Nostrum así como de Hibernian y Melair, cuando operan en régimen de wet lease. El año 2024 incluye además las emisiones generadas por los vuelos operados por CityJet cuando no operan bajo la red comercial de un tercero, es el caso de los vuelos posicionales por motivos técnicos, entre otros.

Para calcular el impacto ambiental de las operaciones vuelo, se multiplica el consumo de queroseno de aviación por el factor de emisión requerido por el esquema EU-ETS que en 2024 es de 3,16.

Para el cálculo del impacto ambiental en tierra, se multiplica el uso de energía y combustible fósil por los factores de emisión publicados por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD) en su última versión disponible de 2024. En 2024, se incluyen datos de Air Nostrum, Hibernian, y ANTA. CityJet no dispone de vehículos de combustión.

INICIATIVAS REDUCCIÓN EMISIONES GEI

Los esfuerzos en materia de reducción de emisiones se centran en reducir las emisiones de Alcance 1, por ser el grueso de las emisiones totales. Así pues, las iniciativas persiguen reducir emisiones de CO₂ equivalente en vuelo en primer lugar, con el uso de SAF, el desarrollo de nuevas tecnologías y la eficiencia de las operaciones y en reducir emisiones en tierra, en segunda instancia, con la electrificación de flota terrestre.

Aunque el porcentaje de emisiones ligadas al Alcance 2 no tiene un gran peso en los resultados, se realizan acciones para mejorar la eficiencia energética, reducir consumos y contribuir a la generación de renovables. Ver detalle en el apartado “Energía Eléctrica”.

STRATEGY TOWARDS NET ZERO; COMBUSTIBLE SAF

La estrategia de descarbonización se basa en 3 palancas principales:

COMBUSTIBLE SAF

Air Nostrum mantiene una apuesta decidida por la utilización de biocarburante en sus aviones como solución más inmediata para reducir la huella de carbono de la aviación

comercial y se compromete, junto con IAG, a usar un 10% en 2030, lo que mejora las exigencias del paquete legislativo *Fit for 55*.

El primer vuelo con SAF de la compañía tuvo lugar el 12 de mayo de 2021, en un vuelo con origen VLC y en colaboración con uno de sus clientes de referencia en vuelos chárter.

Cumpliendo con su hoja de ruta, Air Nostrum firmó en marzo de 2022 un acuerdo de colaboración con CEPSA para impulsar la descarbonización del transporte aéreo mediante la investigación y producción de nuevos combustibles sostenibles para la aviación (SAF, por sus siglas en inglés).

En el marco de este acuerdo, Air Nostrum operó en noviembre de 2022, 14 vuelos con mezcla de SAF, convirtiendo al aeropuerto de Sevilla en la capital europea de la descarbonización del transporte aéreo durante “la semana del SAF”, junto con otras aerolíneas. La iniciativa generó un ahorro de 2 toneladas de emisiones de CO2 a la atmósfera.

En 2023, se operaron 21 vuelos domésticos con mezcla de SAF en colaboración con nuestros proveedores CEPSA y REPSOL, siendo el consumo de este combustible sostenible de 10.530l. En el mercado internacional, durante 2023 se consumieron 10.300l de SAF en vuelos con origen Francia. El ahorro de emisiones CO2 estimado con estas acciones asciende a 50 tn aproximadamente.



A cierre de 2024, el consumo total de SAF ha sido de 160.000l de forma voluntaria y de 71.000l por el mandato francés, lo que ha supuesto un 0,1% del total de combustible utilizado. Las emisiones ahorradas asociadas al consumo de SAF de 2024 son 489 tn aproximadamente. Esto supone un ahorro en emisiones en EU ETS de 34.728€.

INFRAESTRUCTURAS Y EFICIENCIAS OPERACIONALES

Air Nostrum apuesta por la eficiencia en sus operaciones, tanto en tierra como en vuelo, por lo que define acciones encaminadas a:

- Mejorar la eficiencia de sus vuelos mediante la puesta en práctica de la política de reducción de combustible. Las principales medidas operativas que los operadores que del Grupo llevan a cabo para reducir emisiones de CO₂ son:
 - Procedimientos SETI (*Single Engine Taxi In*) y SETO (*Single Engine Taxi Out*), que consisten en hacer el rodaje o taxi con un solo motor.
 - Reducción de la carga de catering, ajustándola a las necesidades reales según la previsión de pasajeros.
 - Vuelo a *long range*: se busca la máxima eficiencia de kilos de combustible consumidos por millas recorridas.
 - Avances en la actualización de los planes de vuelo buscando los niveles de vuelo y rutas óptimas en términos de emisiones de CO₂.
 - Formación y concienciación a la tripulación de vuelo en la optimización del descenso, aplicando siempre que sea posible el procedimiento de descenso continuado y disminuyendo el uso de potencia. La aplicación del procedimiento de aproximaciones de descenso continuado, *Continuous Descent Approach* (CDA), también llamadas aproximaciones verdes, permite la reducción tanto de emisiones atmosféricas como de consumo de combustible y ruido.
 - Operación tiempo cálido: minimizar el uso del APU y utilizar el mayor tiempo posible los equipos de tierra para acondicionar el avión.
 - Revisión y optimización de la política de recarga de combustible.

A lo largo de 2023, se trabajó para seleccionar al proveedor de proyectos de *fuel efficiency* que mejor se adaptara a nuestras necesidades con el fin de seguir avanzando en la reducción de emisiones en vuelo. Este tipo de proyectos, basados en *Big Data* e IA, suponen ir un paso más allá en la aplicación de buenas prácticas.

El proceso de implementación comenzó en febrero 2024, cuando los sistemas fueron enlazados y se configuró la transmisión de información en tiempo real. La aceptación del sistema de *Fuel Efficiency*, *SkyBreathe*, se firmó en septiembre por lo que Air Nostrum ya es usuario autónomo de la herramienta. Se inicia entonces un período de formación del equipo de trabajo y se definen objetivos respecto al uso eficiente del combustible. Durante los primeros meses de 2025 se tendrán los primeros resultados de eficiencia y será a lo largo del año cuando se optimizarán los consumos y mejorarán los índices de ahorro de emisiones.

- Electrificar la flota terrestre en la sede central de Valencia: Durante 2023, se procedió a invertir en las estaciones de carga necesarias para abastecer de energía a las unidades eléctricas actuales y futuras. A lo largo de 2023 se recibieron los primeros pedidos, tanto de vehículos como de grupos electrógenos (GPU). A lo largo de 2024, se han recibido 6 unidades más por lo que a cierre de septiembre, 11 de los 12 vehículos utilizados para las labores de mantenimiento son eléctricos, quedando uno de combustible fósil por no haber sustituto eléctrico en el mercado. Lamentablemente, 2 de estas unidades quedan inoperativas tras las fuertes inundaciones sufridas en Valencia a finales de octubre por lo que el balance final es de 9 vehículos eléctricos + 1 de combustión. Respecto a los equipos utilizados para remolcar aviones o suministrarles energía, se dispone de 2 de modalidad eléctrica, esperando recibir el resto de las unidades entre 2025, pues las órdenes de compra ya han sido firmadas. Durante 2024 se ha trabajado en extender la iniciativa a los vehículos utilizados por el personal de coordinación en el aeropuerto

de Valencia y por el personal de servicios generales en sede central de forma que el personal de aeropuerto ya se desplaza en vehículos eléctricos tras recibir sus 4 unidades y Servicios Generales dispone de 1 unidad.

- Reducir el consumo energético en sus instalaciones: la concienciación de la plantilla con un consumo más responsable de la energía, el cambio a luminarias LED, la instalación de sensores de presencia en zonas comunes y el ajuste de la climatización han derivado en ahorros energéticos frente a años previos si observamos el consumo de la actividad de Air Nostrum, donde se registra un ahorro en el consumo registrado en Valencia, especialmente significativo si se tiene en cuenta una mayor necesidad de energía provocada por la electrificación de la flota terrestre.
- Favorecer las energías renovables: se trabaja en la instalación de una planta fotovoltaica de autoconsumo sobre la cubierta del hangar, ubicado en la sede central de Valencia, que se encuentra en fase de recogida de datos y consumos reales con el fin de diseñar una potencia acorde a las necesidades.

REDUCIENDO LA CONTAMINACIÓN

CONTAMINACIÓN DEL AIRE

Otras formas de contaminación de la actividad son las asociadas a la calidad de aire local y el ruido de las aeronaves. Los estándares de emisiones de gases como el óxido de nitrógeno (NOx) y ruido están fijados por La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Las aeronaves del grupo cumplen con los estándares NOx de OACI, establecidos en el Anexo 16 de protección ambiental de OACI (CAEP 1 y 2) y también con las buenas prácticas definidas en el CAEP4.

En base a la nueva normativa de Calidad del aire 2024/2881 establece límites más estrictos para diversos contaminantes atmosféricos. Los países de la Unión Europea deberán ajustarse a estos límites para el año 2030, con la posibilidad de ciertos Estados Miembros de retrasarse hasta 2040. El grupo seguirá avanzando en el estudio de mejora y buenas prácticas para cumplir con las normativas que apliquen por actividad.

CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

En cuanto al ruido, toda la flota cumple con el Capítulo 4 del Anexo 16 de protección ambiental de la OACI. Además, desde servicios centrales se mantienen reuniones de colaboración con los aeropuertos de mayor operación para establecer conjuntamente acciones de mejora en las trayectorias que permitan reducir el impacto acústico en zonas sensibles cercanas a estos aeropuertos.

Para llevar a cabo una correcta gestión de todos los aspectos ambientales, se dispone de un soporte documental incluido en el Sistema de Gestión Integrado, que es la evaluación de aspectos ambientales, en el que se identifican y evalúan periódicamente cada uno de estos aspectos, en este caso, el ruido. Se evalúan anualmente en base a unos criterios de frecuencia, vuelos nocturnos y acciones legales abiertas. Todo esto nos ayuda para tomar

las acciones que deben ser llevadas a cabo en cada momento para una correcta gestión ambiental.

CATEGORÍA	PROCEDENCIA	PROCESO	ASPECTO AMBIENTAL
Ruido	TODAS BASES	Transporte aéreo de pasajeros	Ruido grupos electrógenos handling, pushback, vehículos, gpus, cubas
Ruido	AERONAVES	Transporte aéreo de pasajeros	Ruido despegue, aterrizaje y trayectoria aeronaves
Ruido	TODAS BASES	Mantenimiento de aeronaves	Ruidos prueba o rodaje de motores
Ruido	TODAS BASES	Trabajo oficinas	Ruido oficinas
Ruido	VLC	Mantenimiento de aeronaves	Ruido trabajo mantenimiento en hangar
Ruido	AERONAVES	Transporte aéreo de pasajeros	Ruido interior cabina pasajeros debido a problemas mantenimiento
Ruido	AERONAVES	Transporte aéreo de pasajeros	Ruido exterior debido a problemas en los motores

La sede central en Valencia cuenta con la Auditoría Acústica realizada en 2022 con vigencia quinquenal resultando favorable, dado que los valores medidos cumplen con los límites establecidos en el decreto 266/2004 de 3 de diciembre, del Consell de la Generalitat para zona de uso industrial.

IMPLEMENTANDO LA ECONOMÍA CIRCULAR Y GESTIÓN RESIDUOS

La estrategia de la compañía se mantiene alineada con la estrategia nacional y europea en materia de economía circular. La Hoja de ruta del Plan Estratégico de Transición Ecológica, respecto a la economía circular, mantiene el foco en los compromisos expresados en el Pacto Verde de la UE



“Economía Circular y Residuos” es una de las cuatro líneas estratégicas establecidas en el Plan Estratégico de Transición Ecológica, e incorpora 3 de los 10 Compromisos de Alto Nivel del Plan:

- Desacoplar el crecimiento de la generación de residuos. En 2025 reducir en un 30% el consumo de materiales generados en el proceso de vuelo (Ref.: 2010)
- En 2025, reciclar el 80% de los residuos que se generan a bordo. Eliminar el uso de materiales plásticos de un solo uso en el servicio a bordo para 2025.

GESTIÓN E INICIATIVAS DE ECONOMÍA CIRCULAR

Para materializar las estrategias y compromisos de alto nivel se han establecido iniciativas concretas para el periodo 2021-2025, relacionadas con la economía circular y la gestión de residuos que son: iniciativa vuelos libres de plásticos de un solo uso. Air Nostrum comenzó en 2018 su iniciativa orientada a conseguir vuelos libres de plásticos de un solo uso. En 2021 se realizó el primer vuelo libre de plásticos, que constituyó un test de viabilidad del proyecto. El compromiso de eliminación de materiales plásticos de un solo uso en el servicio

a bordo para 2025 se va alcanzando a medida que la colaboración con los proveedores permite sustituir cada elemento.

Los ahorros de plásticos de un solo uso, en 2024 alcanzaron las 6,67 Tn. Los ahorros acumulados desde 2018, son de 18,46 Tn. Las acciones que han permitido este avance gradual han sido tanto la eliminación de algunos elementos como la sustitución de otros por materiales más sostenibles como papel, cartón, madera o vidrio.

Las previsiones respecto a esta iniciativa son optimistas: el cumplimiento del objetivo está cerca y las acciones que se están ejecutando lo hacen alcanzable. La eliminación de plásticos de un solo uso a bordo es casi completa a excepción del stock aun no consumido de las botellitas de plástico de vinagre y de algunos productos que dependen de solicitudes ad-hoc del cliente, ya sea este cliente chárter o comunidades autónomas. El servicio de venta a bordo incluye productos de marcas comerciales que incluyen plástico en sus envases.

SECCIÓN		C A T E R I N G							
ELEMENTO DE PLÁSTICO		Envoltorio cubiertos	Servilletero	Envoltorio y recipiente toallitas calientes	Tenedor vuelos MMII	Removedor trolley extra bar business	Botellita aceite	Precinto container	Botellita vinagre
MATERIAL SUSTITUCIÓN		Eliminado	Papel	Servicio suspendido	Madera	Eliminado	Cristal	Sustituido por candado	Cristal
FECHA ACCIÓN		ENERO 2020	ENERO 2020	MARZO 2020	MARZO 2023	JULIO 2023	AGOSTO 2023	FEBRERO 2024	ABRIL 2024
PESO AHORRO UNITARIO (gr.)		1,0 gr.	3,0 gr.	16,0 gr.	3,0 gr.	1,0 gr.	9,0 gr.	2,0 gr.	9,0 gr.
AHORRO 2024	Unidades	276.339 ud.	376.339 ud.	54.000 ud.	5.000 ud.	60.720 ud.	266.240 ud.	15.345 ud.	35.840 ud.
	Toneladas	0,276 Tn.	1,129 Tn.	0,864 Tn.	0,015 Tn.	0,061 Tn.	2,396 Tn.	0,031 Tn.	0,323 Tn.

SECCIÓN		M A Y O R D O M Í A					SECCIÓN		VENTA A BORDO				
ELEMENTO DE PLÁSTICO		Removedor para crew	Bolsa almohadas	Bolsa juego niños	MANTAS	TOALLITAS	ELEMENTO DE PLÁSTICO		Set cubiertos y envoltorio	Removedor y envoltorio	Pajitas	Vasos	Bolsa café e infusiones
MATERIAL SUSTITUCIÓN		Madera	Servicio Eliminado	Eliminado	Reducido	Reducido	MATERIAL SUSTITUCIÓN		Madera/Papel	Madera/Papel	Cartón	Cartón	Caja de cartón
FECHA ACCIÓN		ENERO 2023	MARZO 2020	JUNIO 2023			FECHA ACCIÓN		2022	JULIO 21	JULIO 21	JULIO 21	FEBRERO 23
PESO AHORRO UNITARIO (gr.)		1,0 gr.	13,0 gr.	1,0 gr.	13,0 gr.	1,0 gr.	PESO AHORRO UNITARIO (gr.)		10,00	1,00	1,00	2,40	-
AHORRO 2024	Unidades	35.000 ud.	5.400 ud.	100.000 ud.	-	-	AHORRO 2024	Unidades	2.793 ud.	66.155 ud.	53.525 ud.	356.835 ud.	-
	Toneladas	0,035 Tn.	0,070 Tn.	0,100 Tn.	0,082 Tn.	1,065 Tn.		Toneladas	0,028 Tn.	0,066 Tn.	0,054 Tn.	0,856 Tn.	-

a) Iniciativas de Digitalización

- Digitalización del soporte a pilotos

Air Nostrum desde 2019 sustituyó los manuales y guías a bordo de sus aviones de la flota CRJ-1000 (27) y CRJ-200 (4), por el mismo contenido digitalizado (Electronic Flight Bag). Con esta medida se ahorran 30 kg de peso por vuelo.



El proceso de digitalización de la flota de reactores (CRJ-1000/CRJ-200) se ha seguido mejorando y se ha avanzado en la incorporación de los *Electronic Flight Bag* (EFB) a la flota de turbohélice que fue aprobada por AESA el 27 de mayo de 2024. Tras la aprobación el proyecto finalizó en julio de 2024, tras el cumplimiento de los requisitos normativos de aviación civil, la formación de los tripulantes de vuelo y su debido entrenamiento.

La sustitución de los manuales y guías a bordo de los aviones de la flota ATR-72 (6), por el mismo contenido digitalizado ha supuesto un ahorro de 21,5 kg por vuelo

Además de la reducción de papel que continuamente tenía que estar imprimiéndose con las constantes actualizaciones de los manuales (4,7 Tn.), esto supone el correspondiente ahorro de combustible por vuelo y, por lo tanto, de emisiones de CO₂ a la atmósfera.

- Digitalización del soporte a tripulantes de cabina de pasajeros.

La documentación necesaria para los tripulantes de cabina de pasajeros estuvo en 2023 en proceso de digitalización y el proceso a bordo en fase de rediseño. A finales de 2023 se recibieron 30 dispositivos y comenzaron las pruebas de documentación y contenidos. En marzo de 2024 ya se había presentado la documentación para la aprobación de AESA.

El 27/05/2024 se obtuvo de AESA la aprobación de EFB para el personal de cabina (EFB-C). En junio se introdujeron tablets en los aviones y se inició la formación del colectivo de tripulantes de cabina.

El proyecto se cierra en septiembre con todos los equipos (tablets) a bordo. Se han bajado de los aviones todos los manuales en papel que ya están disponibles en formato digital. El peso a bordo se ha reducido en 3,4 kg en todas las flotas.

Con la inclusión del EFB para tripulantes de cabina los ahorros por flota se incrementan hasta los 33,4 kilos por vuelo en flota CRJ y CR2 y hasta los 24,9 kilos por vuelo en flota ATX. El promedio de ahorro por vuelo es de 32 kilos”

- Digitalización de los procesos de mantenimiento

El proyecto que inició su fase de diseño en 2019 se encuentra en plena implantación. Se trata de dotar a los técnicos de mantenimiento aeronáutico (TMA) de tabletas individuales con el software eMobility de la compañía TRAX, para el registro de sus tareas diarias y consulta de manuales. Este software permite gestionar todo el proceso de mantenimiento, incluyendo la asignación y distribución de tareas, y su seguimiento (“*Work Orders*”), la interacción con los clientes y la autorización de transacciones.

En 2024 se han realizado pruebas durante las revisiones de mantenimiento mayor y se han ido resolviendo las incidencias surgidas. En diciembre se realizó la decimotercera check de mantenimiento con el software eMobility en paralelo a los procedimientos aprobados. El plan es cerrar el proceso de pruebas entre enero y marzo de 2025 y simultanear estas últimas pruebas con una auditoría interna y otra de AESA de modo que el proyecto pueda salir a producción en abril de 2025.

La digitalización de la documentación tanto a bordo como en los procesos de mantenimiento es una acción que contribuye a varias líneas estratégicas y compromisos de la compañía recogidos en el Plan Estratégico de Transición Ecológica:

- Cambio climático y descarbonización: Reducción de peso a bordo, que se traduce en ahorro de combustible y reducción de las emisiones de CO₂.

En 2024 Air Nostrum operó 64.737 vuelos en flotas en las que se digitalizaron los procesos a bordo de la tripulación de vuelo, con el descenso citado de 30 kg CRK /21,5 kg ATX en el peso de cada vuelo, supone un ahorro de combustible y por tanto de emisiones de CO2 a la atmósfera.

La documentación de la tripulación de cabina de pasajeros tiene un peso inferior desde julio/24 ha añadido un ahorro de 3,4 kg. /vuelo

- Economía circular y residuos:

Ahorro de papel, ya que las actualizaciones de la documentación se realizan una vez al mes. En 2024 se ahorraron 4,7 toneladas de papel fruto de la digitalización del soporte a pilotos.

La documentación de la tripulación de cabina supondrá un ahorro menor en cantidad de papel a bordo de cada vuelo.

En mantenimiento, se estima que una vez implementado totalmente el proyecto se podrán ahorrar aproximadamente 4,3 toneladas de papel anualmente.

- Adicionalmente la digitalización facilita la gestión de documentación a bordo ahorrando desplazamientos al avión (acercamientos) y facilitando la ejecución de los procedimientos operacionales. En cuanto a la documentación de mantenimiento, la digitalización mejora la gestión y seguimiento de las tareas.

b) Aplicación de Inteligencia Artificial para el desarrollo de modelo predictivo para mantenimiento de aeronaves y la prevención de incidencias en aviones

Este innovador proyecto tiene como principal objetivo el desarrollo de un modelo predictivo avanzado para predecir fallos en cerca de cuarenta componentes (Part Numbers), que se consideran críticos en el mantenimiento de las aeronaves.

Gracias al uso de técnicas de '*Machine Learning*' e Inteligencia Artificial, se ha pretendido mejorar la eficiencia operativa de la aerolínea al anticiparse a situaciones de AOG (*Aircraft on Ground*) contribuyendo de un modo importante a la economía circular. El mantenimiento predictivo es más eficiente e inteligente que el preventivo y permite operar de forma más sostenible conservando los recursos y minimizando el impacto medioambiental. Esto no solo mejora la seguridad, sino que también evita reparaciones no planificadas, reduciendo el tiempo de inactividad de la aeronave y el desperdicio de recursos.

Además, al reducir el volumen de intervenciones urgentes de técnicos de mantenimiento y los desplazamientos y envíos de material asociados, también se reducen los desplazamientos de tripulaciones para el rescate de aeronaves y en algunos casos la operación de vuelos posicionales contribuyendo a la reducción de emisiones de CO2.

La aplicación de la IA al mantenimiento predictivo contribuye significativamente a la sostenibilidad.

En cuanto al estado del proyecto, en 2023 finalizó la fase de modelado y validación de datos de campo.

En 2024 se ha finalizado el proyecto y se sigue trabajando para que a medida que aumente la muestra de datos del modelo mejore su fiabilidad.

En cuanto a las predicciones proporcionadas por el modelo, los resultados obtenidos han sido esperanzadores, lo que anima a los implicados a seguir trabajando en la evolución del proyecto. En este sentido, se han fijado las siguientes líneas de actuación para una potencial segunda fase:

- Análisis individualizado y particularización de los modelos para cada *Part Number*.
- Mejora de la precisión de los modelos a medida que se vayan produciendo eventos de mantenimiento, que permitan incorporar datos adicionales para cada uno de los *Part Numbers*.

Adicionalmente a las Iniciativas del Plan Estratégico de Transición Ecológica de Air Nostrum hay otras acciones y proyectos medioambientales, relacionados con las líneas estratégicas del Plan:

- Reducción de materiales plásticos de un solo uso en oficinas: la entrega de una taza personalizada a cada empleado permitió retirar los vasos de plástico de las oficinas. La medida implica un ahorro de 390.000 vasos de plástico anuales, equivalentes a un ahorro de casi 1tn.
- Consumo de papel en oficinas: En 2024 se consumieron 8.403,3 kg reduciendo el consumo de papel DIN-A4 en 2.378,5 kg. Los resultados de la comunicación interna, la impresión digital y el uso de un servicio centralizado de reprografía para las tareas más voluminosas se ponen de manifiesto con la reducción de un 24,4% en el consumo de papel por empleado (1,8 kilos menos de papel por empleado).
- Para compensar los consumos de papel el grupo organiza una jornada anual de reforestación cuyo objetivo es devolverle a la naturaleza ese consumo. En 2024 la jornada no pudo celebrarse por la catástrofe de la DANA en la Comunidad Valenciana y se llevaron en cambio acciones de ayuda en la limpieza del desastre meteorológico (envío equipos, envío de materiales y ayuda económica a afectados)
- Segregación a bordo: tras la validación del diseño de un carro de basura práctico y operativo que permitió implementar políticas de segregación de residuos en vuelo, los informes de 2024 ponen de manifiesto que el 88% del colectivo de TCP realiza las labores de segregación correctamente. Los residuos son retirados por un gestor de residuos autorizado.
- La reparación de piezas del avión: Baterías, APU's y muchas otras es una práctica habitual en el grupo. Igual ocurre con los equipos informáticos.

El año 2024 se ha avanzado en el rediseño de procesos y productos, tanto a través de la digitalización (eliminación de consumo de papel), como la eliminación y sustitución de plásticos por materiales con distintos ciclos de vida y mayor circularidad como madera o cartón, la reutilización o el reciclado de productos como bandejas, mantas y carritos. Se ha avanzado en los proyectos de digitalización de los procesos de mantenimiento lo que permitirá que pueda ponerse en marcha en 2025 y se ha finalizado el proyecto de mantenimiento preventivo

La coordinación interdepartamental es clave para avanzar a buen ritmo en cada uno de los proyectos en curso. La dirección de Medio Ambiente coordina estos proyectos con cada una de las áreas implicadas y centraliza su seguimiento y control.

PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS

La Dirección se ha orientado hacia el modelo circular considerando que una parte de los residuos que se generan pueden constituir un recurso útil con valor económico o social.

El Sistema de Gestión Medioambiental del Grupo tiene desarrollado un Procedimiento documentado de Gestión de residuos, que garantiza que los residuos generados son tratados, almacenados y eliminados higiénicamente de forma que no constituyan fuente de contaminación, directa o indirecta para el Medio Ambiente.

Con el objetivo de minimizar el impacto ambiental de sus actividades y promover la gestión adecuada de los residuos que se generan en sus instalaciones o actividades, el grupo fundamenta la circularidad de sus actividades a través de las 9 R's.

A la generación de residuos aplican en todos los casos medidas de emergencia ambiental para los casos de derrame de sustancias peligrosas, vertidos u otras incidencias. En 2024 no hubo ninguna incidencia significativa en este sentido.

La generación de residuos da lugar a su almacenaje, que cumple con la normativa ambiental, para lo que el grupo cuenta con un almacén de residuos peligrosos, un almacén de residuos químicos y además recupera periódicamente otros residuos no peligrosos.

En todos los casos se contrata a gestores de recursos especializados que serán los encargados de su transporte, tratamiento y disposición final.

El grupo genera residuos a varios niveles: Residuos del Mantenimiento de Aeronaves, Residuos a bordo y Residuos de Instalaciones y Oficinas.

Más allá del detalle específico de los residuos generados en 2024-23-22 que se incluyen más adelante, a continuación, se incluye un listado completo de los posibles destinos finales para los residuos que pueden ser generados en el grupo:

DESTINO FINAL – RESIDUOS

R1: Valorización energética.

R2: Recuperación o regeneración de disolventes.

R3: Recuperación de sustancias orgánicas que no se utilizan como disolventes.

R4: Recuperación de metales y compuestos metálicos.

R5: Recuperación de otras materias inorgánicas.

R7: Recuperación de componentes utilizados para reducir la contaminación.

R9: Regeneración u otro nuevo empleo de aceites.

R12: Acondicionamiento previo a la valorización.

R13: Operaciones intermedias con destino final a valorización.

D5: Depósito directo en vertedero.

D9: Tratamiento fisicoquímico previo a depósito en vertedero.

D15: Operaciones intermedias con destino final a eliminación.

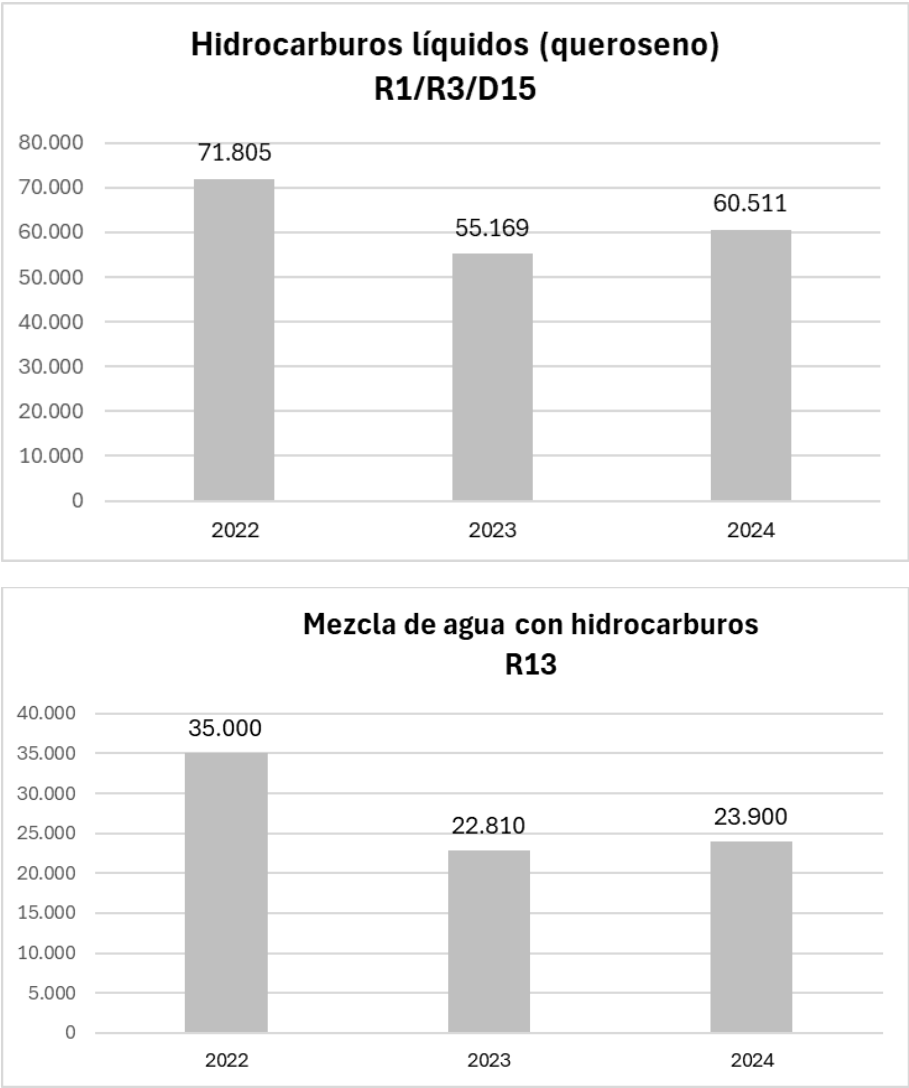
DESTINO FINAL - RESIDUOS PELIGROSOS

Residuo	D. Final	2022	2023	2024
Absorbentes, trapos y materiales de filtración	R1/R7/D5	6.334 kg.	6.253 kg.	7.114 kg.
Aceite hidráulico	R9	3.996 kg.	2.491 kg.	1.884 kg.
Aceite usado	R9/R12/R13	3.310 kg.	2.578 kg.	2.953 kg.
Aerosoles vacíos	R4/R12	485 kg.	420 kg.	276 kg.
Agua con tensoactivos	D9	3.305 kg.	3.786 kg.	2.069 kg.
Aguas Residuales	R3	-	3.328 kg.	4.923 kg.
Baterías y acumuladores	R4/R12	32,5 kg.	537 kg.	699 kg.
Ceras y grasas	R1/R3/R12	52 kg.	106 kg.	37 kg.
Disolventes	R2/R12/R13	1.241 kg.	2.063 kg.	1.171 kg.
Envases de plástico vacíos contaminados	R3/R12/R13	1.673 kg.	1.464 kg.	33 kg.
Envases metálicos vacíos contaminados	R4	3.195 kg.	3.268 kg.	6.185 kg.
Filtros cabina de pintura	R7	-	-	157 kg.
Filtros de aceite	R4/R12/R13	358 kg.	465 kg.	695 kg.
Gases en recipientes a presión (Masc. PBE)	R4	191 kg.	74 kg.	35 kg.
Hidrocarburos líquidos (queroseno)	R1/R3/D15	71.805 kg.	55.169 kg.	60.511 kg.
Líquido anticongelante	R2	493 kg.	111 kg.	85 kg.
Material radioactivo*	R13	-	-	13 UD.
Metales mezclados	R4	124 kg.	15 kg.	3 kg.
Mezcla de agua con hidrocarburos	R13	35.000 kg.	22.810 kg.	23.900 kg.
RAEEs	R4	1.299 kg.	688 kg.	0 kg.
Pilas alcalinas	R4/D15/R12/R13	18 kg.	191 kg.	217 kg.
Residuos biosanitarios	D15/D9	7 kg.	4 kg.	2 kg.
Residuos de laboratorio	R5	54 kg.	25 kg.	11 kg.
Residuos de pintura	R2/D9/R12	1.022 kg.	3.447 kg.	2.565 kg.
Siliconas y sellantes	R2/D9	3.763 kg.	2.462 kg.	1.830 kg.
Solución ácida* (ácido acético)	D9	2.950 kg.	3.003 kg.	1.766 kg.
Solución alcalina* (electrolitos)	D9	155 kg.	198 kg.	214 kg.
Tubos fluorescentes y lámparas	R4/R12	124 kg.	166 kg.	69 kg.

* Se corrigen los valores de 2023-24 de solución ácida y solución alcalina que se habían intercambiado las filas en la tabla del informe de 2023

* Gestionado de acuerdo con la normativa por la Dir. Gral. de Política Energética y Minas / S.G. de Energía Nuclear

La evolución de los residuos peligrosos de mayor producción vinculados a aspectos ambientales significativos se recoge en los siguientes gráficos:



RESIDUOS NO PELIGROSOS

De Mantenimiento

Residuo	D. Final	2022	2023	2024
Filtros de aire	R1	284 kg.	153 kg.	72 kg.
Neumáticos	R12*	24.180 kg.	18.420 kg.	12.500 kg.

* Antes de convertirse en residuo los neumáticos se recauchutan hasta 7 veces.

Residuos a Bordo

Los residuos a bordo son segregados por el personal de cabina y se entregan a la llegada de cada vuelo donde son gestionados para su eliminación, acondicionamiento previo a la valorización o en el caso de aguas para su envío a depuradora o planta de tratamiento.

Adicionalmente la compañía, con el objeto de minimizar el desperdicio alimentario derivado del servicio a bordo proporcionado a sus pasajeros, optimiza la carga de catering

a bordo en base a las reservas de cada vuelo, para reducir al máximo el desperdicio alimentario. Los residuos orgánicos y otros residuos de catering cuyo destino final es la eliminación se corresponden fundamentalmente con servicios entregados y no/nunca con servicios no usados. No existe prácticamente desperdicio alimentario en los servicios ofrecidos a bordo.

Comprometidos con un Catering Responsable: En colaboración con Newrest, su principal proveedor de catering, Air Nostrum refuerza su compromiso con el desperdicio alimentario. Newrest coordina compras planificadas y utiliza herramientas como pedidos anticipados y su sistema ERP Winrest para, medir y reducir el desperdicio alimentario. Además, garantiza la seguridad alimentaria mediante estrictos controles de calidad, asegurando un servicio eficiente y responsable que minimiza el impacto ambiental.

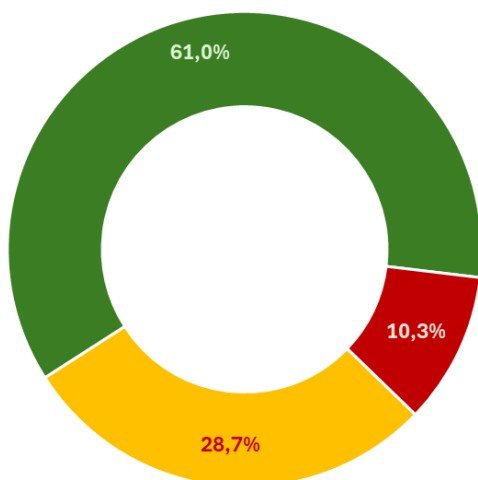
Residuos en Instalaciones y Oficinas

Residuo	D. Final	2022	2023	2024
Papel y Cartón	R12	-	25 kg.	390 kg.
Plásticos	R12	370 kg.	230 kg.	210 kg.
Res. biodegradables: pinocha, orgánicos	R3	10.483 kg.	8.699 kg.	5.745 kg.
Documentación /material confidencial	Eliminación	13.660 kg.	9.377 kg.	8.020 kg.

El 90% del total de los residuos se destina a reutilización o valorización.

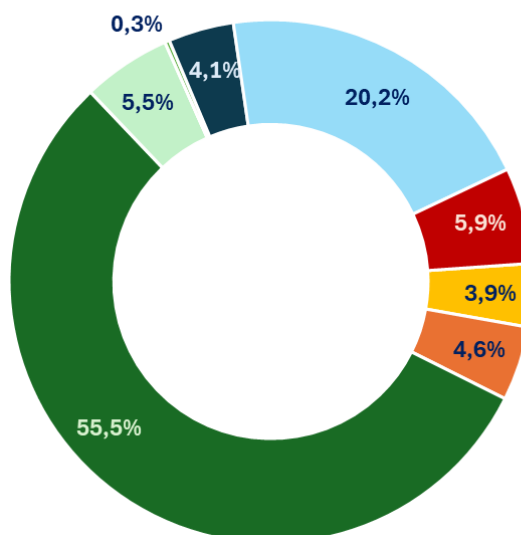
	2022	2023	2024	Variación	
				Cantidad	%
RESIDUOS PELIGROSOS	140.987 kg.	115.122 kg.	119.401 kg.	4.279 kg.	3,7%
RESIDUOS NO PELIGROSOS	52.817 kg.	36.904 kg.	26.937 kg.	-9.967 kg.	-27,0%

**DESTINO FINAL RESIDUOS
2024**



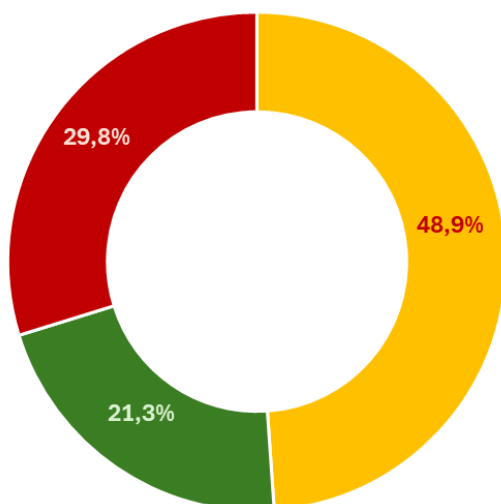
- VALORIZACION
- RECUPERACIÓN/REUTILIZACION
- ELIMINACIÓN

**DESTINO FINAL RESIDUOS
PELIGROSOS 2024**



- Valorización (R1)
- Recuperación (R2)
- Recuperación (R3)
- Recuperación (R4)
- Recuperación (R5)
- Recuperación (R7)
- Regeneración (R9)
- Valorización (R13)
- Eliminación (D9/D15)

**DESTINO FINAL RESIDUOS
NO PELIGROSOS 2024**



- Valorización (R1/R12)
- Recuperación (R3)
- Eliminación

EL RESIDUO COMO RECURSO UTIL. AVANZANDO HACIA LA CIRCULARIDAD

El Grupo está en proceso de implantación de acciones para avanzar hacia la transformación de un modelo circular siguiendo con la línea estratégica del Plan de Transición de Crecimiento Sostenible. Partiendo del planteamiento Multi-R y de los principios de la jerarquía europea en la gestión del residuo con el objetivo 2030, el Grupo realiza una revisión de las acciones encaminadas a la implantación de medidas circulares. Se resumen a continuación:



RECHAZAR

- Plásticos de un solo uso, hemos eliminado y sustituido productos con el objetivo de renunciar a los plásticos de un solo uso a bordo

REDUCIR

Para todos los aspectos ambientales del grupo se incluye en su evaluación la variación respecto al año anterior. El objetivo es el control constante de su evolución y su reducción año tras año.

El objetivo de todas estas acciones es conservar y regenerar en positivo la naturaleza asegurando la sostenibilidad de los recursos, alargar el ciclo de vida y eliminar los factores externos negativos. Esta revisión y análisis, así como la puesta en marcha de medidas está en la cultura del grupo y sus políticas.

REUTILIZAR / REUSAR

- Recauchutado de neumáticos
- Proyectos a corto/medio plazo: Reutilización uniformidad; residuos neumáticos; fuselaje/*cockpit* para training; trapos usados en mantenimiento
- Adquisición de equipos reacondicionados por parte de IT

- El 61,0% de los residuos del grupo se destinan a Reutilización (Ref.: Residuos)

REPARAR

- Piezas de aviones: Se realizan reparaciones en nuestros talleres y en algunos casos se externaliza la reparación de piezas.
- Equipos IT

RESTAURAR

- Además de las reparaciones, los técnicos de mantenimiento realizan cambios en piezas y equipos de modo que puedan seguir usándose después de haber pasado su primer ciclo de vida.
- La restauración aplica también en el trabajo de los técnicos de IT que modernizan equipos antiguos sustituyendo componentes clave.

REFABRICAR

- Refabricación del carrito de servicio a bordo y cajón de mayordomía para permitir la funcionalidad de segregación de residuos.

-

REDISEÑAR

- Proceso de servicio a bordo facilitando la segregación de residuos
- Proceso de vuelo con la aplicación de la digitalización tanto para tripulación de vuelo como de cabina
- Procesos de mantenimiento (proyecto en curso) incorporando la digitalización a las “work orders” de mantenimiento.

RECICLAR / RECUPERAR

Más del 90% del total de los residuos (peligrosos y no peligrosos) se recuperan para su uso o son regenerados o recuperados.

Proyectos a corto/medio plazo: Reciclaje del Queroseno procedente del defueling por tareas de mantenimiento. Reciclaje de lodos procedentes del separador de hidrocarburos

USO SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS: ENERGÍA Y AGUA

Tal y como señala la ONU en los ODS, el progreso logrado durante el último siglo a nivel mundial ha estado acompañado de una degradación medioambiental que está poniendo en peligro los mismos sistemas de los que depende nuestro desarrollo futuro, necesitando el equivalente a casi tres planetas para proporcionar los recursos naturales necesarios para mantener los estilos de vida actuales en 2050.

GESTIÓN DE LA ENERGÍA

Los recursos energéticos no renovables, como los combustibles fósiles, son limitados y su extracción y uso generan impactos ambientales negativos.

Somos conscientes que dada nuestra actividad una de nuestras principales fuentes energéticas son la quema de combustible, de las aeronaves y equipos tierra, y la energía eléctrica.

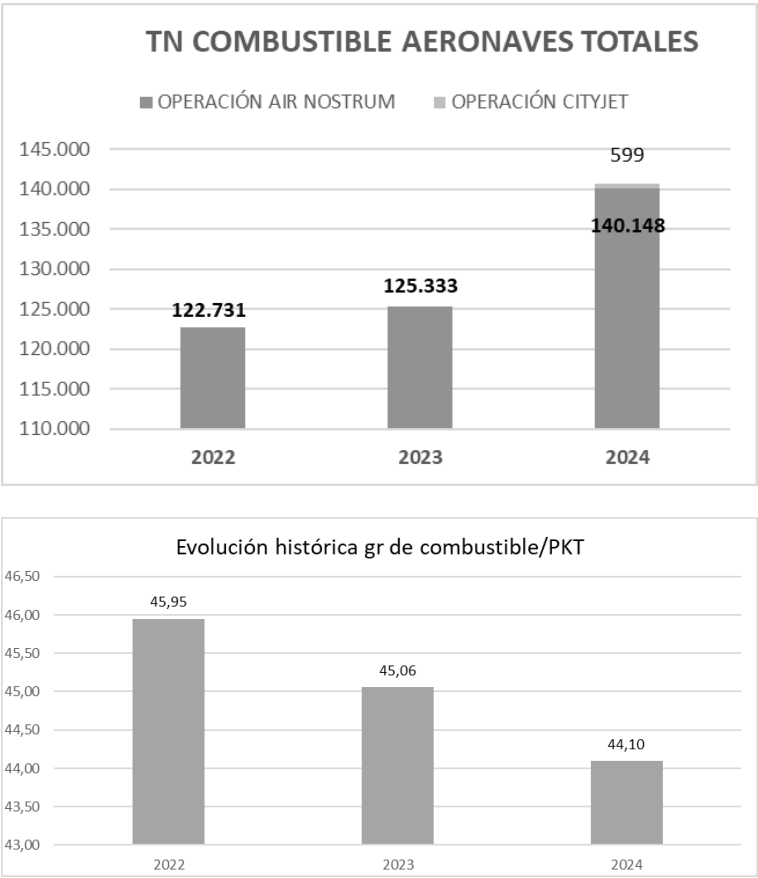
El consumo responsable de los recursos naturales forma parte de los principios fundamentales del Grupo. El compromiso que se ha adquirido es parte integrada en nuestra filosofía empresarial. Somos conscientes de que el uso sostenible de los recursos energéticos juega un papel fundamental en la preservación del medio ambiente y el desarrollo económico.

El Grupo tiene el compromiso a través de todos sus proyectos implantados de mitigar tal impacto en el medioambiente.

Combustible aeronaves y equipos tierra

El consumo de combustible de las aeronaves en los últimos años se ha incrementado dado el aumento de producción tras la pandemia.

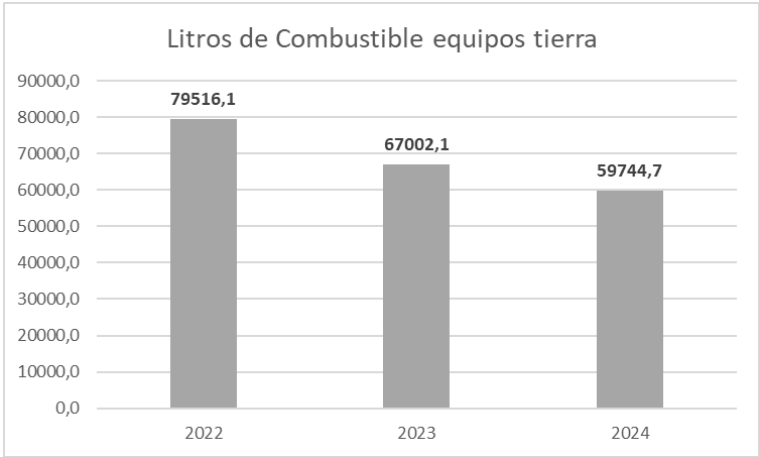
En 2024 se han consumido 140.747 Tn de combustible, un 12,3% más que el periodo anterior, debido a un aumento de producción del 11% y al combustible añadido de CITYJET, en vuelos no comerciales. Sin embargo, viendo el consumo pasajero por km transportado (PKT), existe una reducción del consumo de un 2,1%.



En cuanto al combustible de EQUIPOS TIERRA, este año, sin embargo, se ha visto un descenso en su consumo, con la implantación del proyecto de electrificación de la flota comenzando en Valencia.

Al igual que en el combustible de aeronaves, en el combustible de equipos tierra, este año se han añadido los consumos de ANTA.

En 2024 se ha consumido un 10,8% menos respecto a 2023. En la sede central de Air Nostrum, con el proyecto de electrificación de la flota su reducción ha sido de un 38,2%.



Energía eléctrica

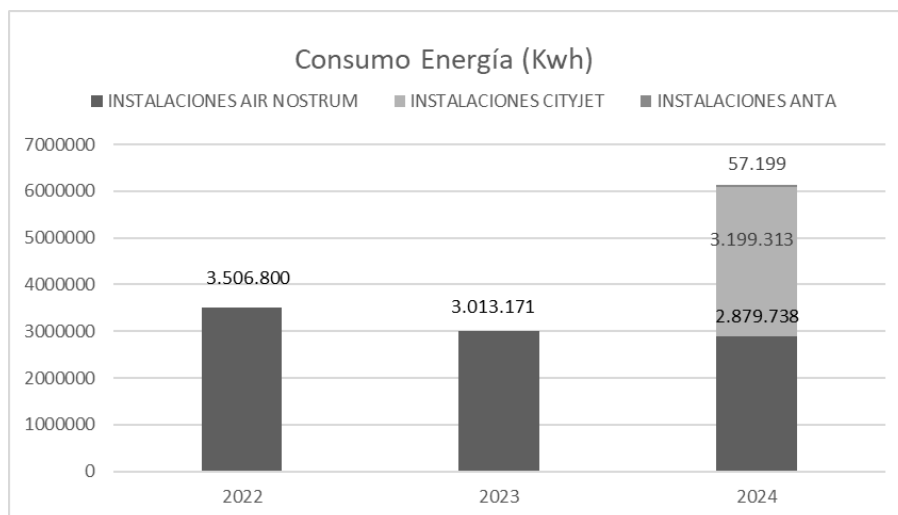
Un consumo responsable de energía precisa optar por energías más respetuosas con el medioambiente que contribuyan a la transición energética y a hacer un uso eficiente de éstas.

La energía eléctrica es una parte fundamental del proceso productivo del Grupo. Se utiliza principalmente en las instalaciones y para dar soporte a todos los procesos.

El consumo de energía eléctrica va sujeto al contrato de suministro eléctrico que pertenece a AENA, propietario del inmueble, excepto los aularios en Valencia, las oficinas de Cityjet y ANTA, que pertenecen a otras comercializadoras.

La energía que procede de AENA es 100% energía renovable. Este proveedor suministra todas las instalaciones excepto aularios, Cityjet y Anta.

En 2024, el consumo eléctrico de todas las instalaciones ha sido de 6.136.249 Kwh, al incluir los consumos de Cityjet y Anta, el total representa un incremento del 103,6% respecto al año anterior. Es importante destacar que la mayor parte del consumo eléctrico proviene de las instalaciones de Cityjet que representa un 52,1% del total, Anta contribuye un 0,9%, mientras que el resto de las instalaciones alcanza el 46,9% Sin contar con las instalaciones de Cityjet y Anta el resultado hubiese sido una reducción en el consumo de un -4,4%.



Para seguir con el objetivo de favorecer las energías renovables: se trabaja en la instalación de una planta fotovoltaica de autoconsumo sobre la cubierta del hangar, ubicado en la sede central de Valencia, durante 2024 se ha seguido avanzando con AENA y con el proveedor de las placas, sin embargo, el proyecto se espera finalizado en 2025.

En 2024, Befemar continuó implementando acciones orientadas al ahorro y al consumo responsable de recursos, específicamente en el ámbito de la electricidad. Durante este año, se llevó a cabo la Auditoría de Eficiencia Energética, requisito legal, cuyos resultados fueron satisfactorios y confirmaron la efectividad de las iniciativas en materia de eficiencia energética que estaban en marcha. Estas acciones se consolidarán en 2025 con la mejora de la envolvente térmica, mediante la instalación de láminas en las ventanas de las instalaciones. Estos vinilos contribuirán a un uso más responsable de la climatización y a una mayor eficiencia energética, logrando reducir la temperatura interior hasta en 8°C

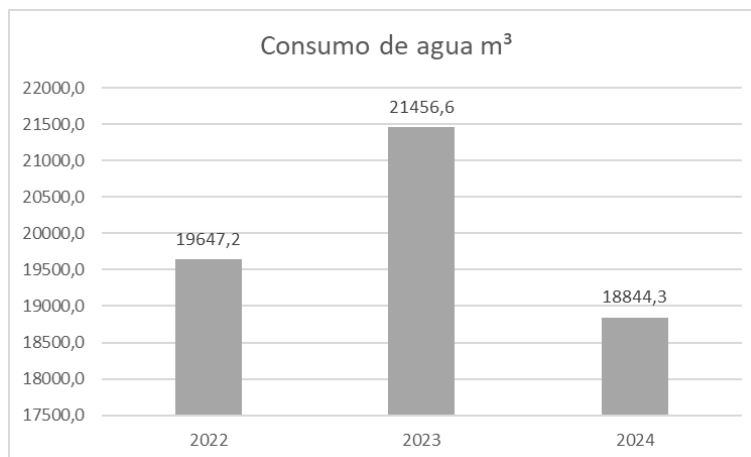
Consumo del Agua

El área mediterránea es una de las regiones más vulnerables del mundo al cambio climático,

El consumo de agua se realiza principalmente en las instalaciones y en las tareas de mantenimiento del Grupo. Se utiliza de forma eficiente y procede principalmente de la red de suministro de AENA.

Del mismo modo que ocurre con la energía eléctrica, el contrato de suministro de agua en las instalaciones es con AENA, a excepción de los aularios de Valencia, de las oficinas de CITYJET y de ANTA. En la mayor parte de las instalaciones hay contadores de agua, pudiéndose así llevar un correcto seguimiento del consumo, lo que permite tomar acciones cuando se detecta una desviación, minimizando así el impacto que podría generar la aparición de una avería en el sistema de suministro.

En 2024, el consumo de agua en instalaciones destinadas a oficinas y talleres ha sido un 12,7% inferior al registrado en 2023. Un motivo bastante relevante es que casi el último trimestre del año, dos de los cinco pabellones, estuvieron inoperativos a causa de los destrozos que ocasionados por la DANA en nuestras instalaciones. Con ello estuvo gran parte de personal trabajando en remoto por lo que se ha visto reducido el consumo de agua.



En las instalaciones de Valencia, se realiza un seguimiento que consiste en tomar lecturas cada 15 días para detectar cualquier consumo anómalo e investigar las causas. Este riguroso control nos ha permitido identificar fugas en las líneas de riego de las instalaciones.

PRESERVACIÓN DE LA NATURALEZA Y BIODIVERSIDAD.

El Grupo está comprometido con la preservación de la naturaleza y la biodiversidad. La aviación es un sector crucial para la conectividad global, facilitando el comercio internacional, el turismo y el desarrollo económico. Sin embargo, somos conscientes de que nuestras operaciones también tienen un impacto en el medio ambiente. Por ello, asumimos nuestra responsabilidad de minimizarlo y contribuir activamente a la conservación de los ecosistemas naturales.

En base a los compromisos aprobados en la COP de Kunming-Montreal, también conocida como COP15 de 2022, (la 15ª Convención sobre la Biodiversidad) se adoptó el Marco Mundial de Biodiversidad Kunming-Montreal, cuyo objetivo principal es detener y revertir la pérdida de biodiversidad, entre objetivos establecidos incluyen:

- Conservar al menos el 30% de las zonas terrestres, de aguas continentales y marinas para 2030.
- Restaurar el 30% de los ecosistemas degradados.
- Reducir a la mitad la introducción de especies invasoras.
- Reducir las subvenciones perjudiciales para la biodiversidad en \$500,000 millones al año.

En Air Nostrum, trabajamos para alinear nuestras prácticas con estas metas globales establecidas para contribuir a la lucha por la pérdida de biodiversidad y la restauración de los ecosistemas.

Nos esforzamos por proteger y conservar los hábitats naturales en las áreas donde operamos, asegurando que nuestras actividades no dañen la biodiversidad local. Las

instalaciones en las que se desarrolla la actividad principal del Air Nostrum son terrenos industriales propiedad de AENA, por tanto, la actividad no se realiza en áreas de alto valor para la biodiversidad.

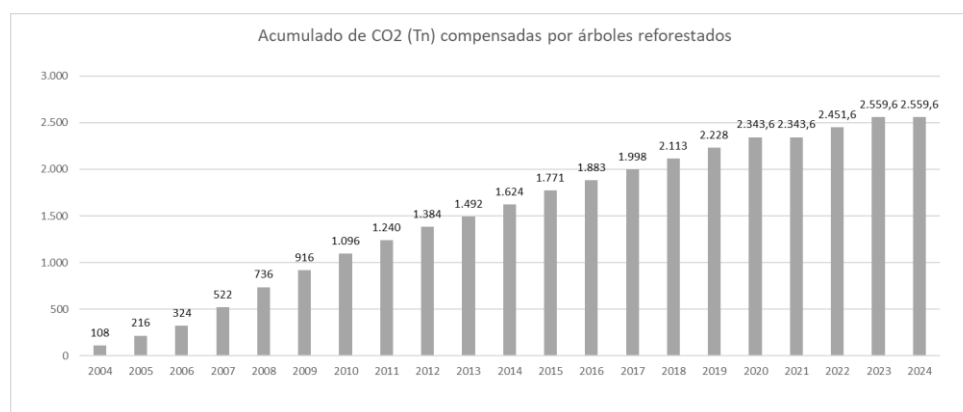
Además, promovemos la educación y sensibilización sobre la importancia de la concienciación ambiental, de la naturaleza y biodiversidad entre nuestros empleados y las comunidades locales, fomentando una cultura de sostenibilidad y responsabilidad ambiental.

En el Grupo, creemos que la preservación de la naturaleza y la biodiversidad es esencial para un futuro próspero y sostenible. Siendo conscientes de su relevancia, de acuerdo con el Informe de 2025 de riesgos del Foro Económico Mundial (*World Economic Forum*), la pérdida de biodiversidad se sitúa como el segundo riesgo más severo en el largo plazo.

En 2025 continuamos trabajando para cumplir contribuir positivamente a la preservación de la naturaleza y de la biodiversidad y minimizar nuestros impactos negativos a través de compromisos concretos y alianzas estratégicas.

Más de 20 años comprometidos con la naturaleza

Desde Air Nostrum, con el objetivo de compensar las emisiones de CO₂ y el consumo de papel, así como para sensibilizar a los empleados en materia ambiental, el Grupo lleva desarrollando desde el año 2004 y con carácter anual, una jornada de reforestación por empleados voluntarios. Esta acción ha permitido plantar hasta el momento un acumulado de más de 7000 árboles, compensando 2.559,6 tn de CO₂.



Tras tener que suspender la jornada en 2021 por exigencias de la pandemia, este año 2024, se tuvo que suspender de nuevo, por los sucesos acaecidos en Valencia, la DANA, nuestro foco se puso en la ayuda social que en ese momento se necesitaba. Los voluntarios de la Reforestación para ese año se involucraron en un proyecto de ayuda a las personas afectadas por la DANA. La Reforestación se pospuso para el año 2025, junto con nuevos proyectos que van en línea de la recuperación de zonas críticas de la Comunidad Valenciana afectadas por la DANA, como limpieza de playas, montes, barrancos.

HITOS CLAVE EN 2024 Y OBJETIVOS 2025

HITOS 2024



En 2024 se ha reducido un 2,2% la intensidad energética frente a 2023
A cierre de 2024 se ha reducido un 3,7% la intensidad energética frente a 2019



Los ahorros de plásticos de un solo uso, en 2024 alcanzaron las 6,67 Tn. Los ahorros acumulados desde 2018, son de 18,46 Tn.



A cierre de 2024, el consumo total de SAF ha sido de 231.000l lo que ha supuesto un 0,1% del total de combustible utilizado. Las emisiones ahorradas asociadas al consumo de SAF de 2024 son 489 tn



Electrificación de flota: 10 DE 12 en mantenimiento VLC; 4 de 4 en handling VLC; 1 de 1 en CTJ



Eficiencia Operacional destinada al ahorro de combustible (Software Skybreathe). Tras el periodo de integración de las necesidades del sistema, evaluación, configuración y pruebas, la compañía es usuaria autónoma del sistema desde septiembre de 2024. Se ha iniciado la fase de implementación de la herramienta para el usuario final.



Eficiencia Operacional Mantenimiento: Finalizado en 2024 el proyecto de IA aplicada al mantenimiento preventivo, se evalúa su continuidad



Durante 2024, se culmina el proceso de digitalización de las carteras de vuelo en la flota ATR, así como el asociado a tareas de Tripulación de cabina en todas las flotas. La sustitución de los manuales de vuelo en papel ahorra peso a bordo y por tanto consumo de combustible y emisiones



En 2024 se ha finalizado el proyecto MTTO PREDICTIVO IA



El 90% de los residuos generados se ha reciclado o valorizado



Este 2024 se ha realizado la Auditoría energética con resultado favorable



Asimismo, este año 2024, el Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente del Grupo se recertifica bajo la norma ISO 9001 e ISO 14001, con alcance Transporte aéreo de pasajeros, Mantenimiento de aeronaves y Actividades y servicios de apoyo al vuelo



En 2024 el consumo de energía eléctrica, sin contar con el consumo añadido de las instalaciones de Cityjet y Anta, el resultado hubiese sido una reducción en el consumo de un -4,4%

OBJETIVOS 2025



Reducir un 5% a cierre de 2025. Reducir las emisiones netas en un 5% en 2025 frente a 2019, seguir trabajando en la reducción de emisiones, tanto en valor absoluto como por pasajero y kilómetro transportado (PKT) para alcanzar los objetivos de descarbonización fijados para 2025, 2030 y 2050, en línea con el objetivo marcado por Iberia



Ahorro de Plástico de un solo uso a bordo en línea con el objetivo de operar vuelos libres de plástico de un solo uso en 2025, con sustitución por otras.



Aumentar el uso de combustibles SAF (Sustainable Aviation Fuels) progresivamente de forma que en 2030 el consumo alcance el 10%, lo que mejora las exigencias del paquete legislativo Fit for 55



Finalizar con la labor electrificación de flota de vehículos y otros equipos de tierra utilizados para las labores de mantenimiento, coordinación y servicios generales de la sede central



Medidas Operacionales (SkyBreathe). Aplicación de la IA para mantenimiento predictivo



Seguir mejorando nuestra eficiencia energética con acciones dirigidas a reducir consumos de energía eléctrica con acciones como la implantación de vinilos en las ventanas, que ayudarán a una mejor optimización de la climatización de las instalaciones. El proyecto de energía renovable basado en tecnología fotovoltaica que está en proceso también forma parte de la estrategia de mejora energética.



Jornada de reforestación para compensar consumo de papel.



Buen gobierno y Reporting GRI.



Desacoplar el crecimiento de la generación de residuos. En 2025 reducir en un 30% el consumo de materiales generados en el proceso de vuelo (Ref.: 2010).



En 2025, reciclar el 80% de los residuos que se generan a bordo y eliminar el uso de materiales plásticos de un solo uso en el servicio a bordo para 2025.

04

GENERANDO UN
IMPACTO SOCIAL

Las personas en el centro	64
Nuestro equipo, unido entorno a un propósito	79
Clientes. Viajar con nosotros	100
Cadena de valor sostenible	102
Compromiso con la comunidad	105

GENERANDO UN IMPACTO SOCIAL

2.115 trabajadores, 1,20%
más respecto al 2023

Implementación de políticas
y programas específicos para
apoyar a los empleados
LGTBI

Reducción del **36.67%** en
los accidentes de trabajo con
baja frente a 2023

LAS PERSONAS EN EL CENTRO

PROPÓSITO SOCIAL

Como Grupo, Befemar aspira a crear un impacto positivo en las personas y comunidades, favoreciendo su conectividad y siendo parte de la transformación sostenible de la aviación. Juntos trabajamos por este objetivo común.

Reconocemos que la consecución de este propósito depende de nuestro modelo asentado en los valores propios: la resiliencia, innovación, excelencia operativa con el foco en las personas y su bienestar.

Aspirar a todo ello solo es posible desde nuestro compromiso por las personas y la generación de entornos positivos que favorezcan la transformación y el alineamiento hacia el objetivo compartido. En Grupo Befemar, valoramos a nuestros empleados como activos fundamentales y agentes de transformación social en un entorno en constante evolución. Algunos de los aspectos claves de nuestro compromiso con las personas incluyen:

Diversidad y bienestar: Nuestro Compromiso en el 2024

En 2024, hemos reafirmado nuestro compromiso con la creación de un entorno inclusivo y saludable para todos nuestros empleados.

Valoramos la diversidad en todas sus formas y promovemos la igualdad de oportunidades, asegurando que cada persona se sienta respetada y valorada.

Desarrollo de las Personas

- Fomentamos el crecimiento profesional y personal de nuestros colaboradores. Ofrecemos oportunidades de formación, capacitación y desarrollo continuo para que puedan alcanzar su máximo potencial

Salud y Bienestar

- Priorizamos la salud y el bienestar de nuestros empleados. Implementamos medidas para garantizar un entorno de trabajo seguro y promovemos hábitos saludables
- Para el 2025, incluiremos programas específicos para el cuidado de la espalda, asegurando así una atención integral a la salud física de nuestros colaboradores.

Igualdad, Diversidad e Inclusión

- Estamos comprometidos con la igualdad de oportunidades y la no discriminación. Valoramos la diversidad y promovemos un entorno inclusivo donde cada persona se sienta respetada y valorada. Esto incluye un firme compromiso con la comunidad LGTBI, asegurando que todas las personas, independientemente de su orientación sexual o identidad de género, se sientan acogidas y valoradas. Implementamos políticas y programas específicos para apoyar a los empleados LGTBI, promoviendo la igualdad de derechos y oportunidades, y creando un ambiente de trabajo libre de discriminación y prejuicios.

Compromiso con la Comunidad

- Contribuimos activamente al bienestar de las comunidades en las que operamos. Participamos en iniciativas sociales y apoyamos causas locales

En los últimos años, la negociación colectiva y los convenios laborales han sido protagonistas de importantes cambios. En 2023, se logró la Paz Social mediante el cierre de todos los convenios colectivos del Grupo Befemar, sentando las bases para una relación armoniosa entre empleadores y trabajadores.

En 2024, nuestro compromiso con la paz social se ha fortalecido aún más. Hemos implementado estrategias continuas para mantener y mejorar las relaciones laborales, asegurando que todos los empleados se sientan valorados y escuchados. Algunas de las acciones clave incluyen:

Diálogo abierto y transparente: Fomentamos una comunicación abierta y continua entre la dirección y los empleados, facilitando espacios de diálogo donde se puedan abordar inquietudes y sugerencias de manera constructiva.

Revisión y actualización de convenios: Nos comprometemos a revisar y actualizar periódicamente los convenios colectivos para adaptarlos a las nuevas realidades y necesidades de nuestros empleados, garantizando así su relevancia y efectividad.

Programas de bienestar Laboral: Hemos ampliado nuestros programas de bienestar

laboral, incluyendo iniciativas de salud mental, equilibrio entre la vida laboral y personal, y actividades de team building para fortalecer el sentido de comunidad y pertenencia.

Capacitación y desarrollo: Continuamos invirtiendo en la capacitación y el desarrollo profesional de nuestros empleados, proporcionando oportunidades de crecimiento y aprendizaje que contribuyen a su satisfacción y motivación.

Diversidad e inclusión: Reforzamos nuestras políticas de diversidad e inclusión, asegurando que todos los empleados, independientemente de su género, etnia, orientación sexual o habilidades, se sientan respetados y valorados.

Estas acciones reflejan nuestro compromiso continuo con la paz social y el bienestar de nuestros empleados, creando un entorno laboral positivo y productivo que beneficia tanto a los individuos como a la organización en su conjunto.

**IMPULSANDO UN FUTURO SOSTENIBLE Y
EQUITATIVO CON LAS PERSONAS EN EL CENTRO**

DATOS DEL EQUIPO

El Grupo Befemar, está formado por una plantilla de 2.115 es el total de personas que componen el Grupo al cierre del año 2024, con un crecimiento de un 1,20% de la plantilla respecto al 2023.

El cuadro adjunto refleja la plantilla por cada una de las empresas a cierre 31 de diciembre de cada año.

Empresa	Facturación 2023	EBITDA 2023	Coste plantilla 2023	Plantilla 2023	Facturación 2024	EBITDA 2024	Coste plantilla 2024	Plantilla 2024	Coste plantilla/ Cifra Negocios 2023	Coste plantilla/ Cifra Negocios 2024	Cifra de Negocios/ plantilla 2023	Cifra de Negocios/ plantilla 2024	Coste plantilla /EBIDTA 2023	Coste plantilla /EBIDTA 2024	Ebidta/ plantilla 2023	Ebidta/ plantilla 2024
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.U.	539.186,00 €	15.702 €	56.774 €	755	621.505 €	17.021 €	60.953 €	768	11%	10%	714 €	809 €	4 €	4 €	21 €	22 €
AIR NOSTRUN ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS SLU	67.416,00 €	(628) €	18.876 €	389	88.647 €	7.677 €	20.661 €	421	28%	23%	173 €	211 €	(30) €	3 €	(2) €	18 €
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES SLU	18.835,00 €	2.549 €	9.515 €	181	19.376 €	2.461	10.085 €	185	51%	52%	104 €	105 €	4 €	4 €	14 €	13 €
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO	10.752,00 €	101 €	5.213 €	139	11.723 €	467	5.369 €	137	48%	46%	77 €	86 €	52 €	11 €	0,73 €	3 €
AIR NOSTRUM TRAI NI NG OPERATIONS SLU	686,00 €	5 €	331 €	8	1.310 €	26 €	373 €	9	48%	28%	86 €	146 €	66 €	14 €	0,63 €	3 €
ARD AER COMMERCIAL LTD	41.868,00 €	(2.736) €	57 €	1	30.673 €	165 €	54 €	1	0,14%	0,18%	41.868 €	30.673 €	(0,02) €	0,30 €	(2.736) €	165 €
BEFEMAR GLOBAL MANAGEMENT	694,00 €	(1) €	- €	-	704	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AIR INVESTMENT VALENCIA SL	0,00 €	(20) €	- €	-	- €	(17) €	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STRATEGIC ALLIANCE OF REGIONAL AIRLINES LIMITED	0,00 €	0 €	- €	-	1.871 €	(6.135) €	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AER RESOURCES AGENCY SERVICES LTD	9.534,00 €	114 €	162 €	6	6.212 €	(178) €	165 €	3	2%	3%	1.589 €	2.071 €	1,42 €	(1) €	19,00 €	(59) €
INVERSIONES LINEAS AEREAS INTERNACIONALES SLU	0,00 €	(275) €	- €	-	- €	(35) €	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ANTA	1.884,00 €	(235) €	374 €	23	1.978 €	(160) €	392 €	24	20%	20%	82 €	82 €	(1,59) €	(2) €	(10,22) €	(7) €
Cityjet DAC	127.441,00 €	18.320 €	48.125 €	116	124.112 €	(4020) €	13.524 €	127	38%	11%	1.099 €	977 €	2,63 €	(6) €	157,93 €	(19) €
Cityjet AS	0,00 €	860 €	38.611 €	469	- €	(479) €	41.238 €	440	-	-	-	-	44,8 €	(86,1) €	1,83 €	(1,1) €
HIBERNIAN AIRLINES LTD	22.086,31 €	171,48 €	710,53 €	3	5.739,56 €	(578) €	266,83 €	3	3%	5%	7.362 €	1.913 €	4,14 €	0 €	57,16 €	(193) €

PERSONAS 1: EVOLUCIÓN DE INDICADORES DE GESTIÓN: CIFRA DE NEGOCIO; COSTE PLANTILLA/CIFRA DE NEGOCIO %; CIFRA DE NEGOCIO/PLANTILLA €; EBIDTA ; COSTE PLANTILLA/EBIDTA (%); EBIDTA/PLANTILLA (€); COSTE PLANTILLA (€)

DATOS EN MILES DE EUROS

Sociedades	Empleados 2023	Empleados 2024
*AIR NOSTRUM L.A.M S.A.	755	768
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	139	137
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	389	421
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.	181	185
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.	8	9
ANTA S.A.	23	24
*HIBERNIAN AIRLINES LTD	3	0
AER RESOURCES AGENCY SERVICES LTD	6	3
ARD AER COMMERCIAL LTD	1	1
*CITYJET DAC	116	127
*CITYJET AS	469	440
Total	2090	2115

PERSONAS 2: Distribución número de empleados, GRUPO BEFEMAR 2023-2024

Sociedades	Empleados 2023	Empleados 2024
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.	755	768
Baleares	10	39
Barcelona	11	1
Madrid	259	289
Málaga	10	9
Valencia	455	420
Vizcaya	10	10
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	139	137
Valencia	139	137
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	389	421
Almería	3	3
Palma de Mallorca	3	4
Barcelona	3	3
Madrid	48	39
Málaga	3	5
Gran Canaria	0	2
Valencia	326	362
Vizcaya	3	3
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.	181	185
Madrid	1	1
Valencia	180	184
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.	8	9
Valencia	8	9
ANTA S.A.	23	24
Paraguay	23	24
HIBERNIAN AIRLINES LTD	3	0
Irlanda	3	0
AER RESOURCES AGENCY SERVICES LTD	6	3
Irlanda	6	3
ARD AER COMMERCIAL LTD	1	1
Irlanda	1	1
CITYJET DAC	116	127
Irlanda	116	127
CITYJET AS	469	440
Irlanda	469	440
Total	2090	2115

PERSONAS 3: Distribución empleados por empresas y centros de trabajo, 2023-2024

GRUPO BEFEMAR	2023	2024
Hombre	1.200	1206
Mujer	890	909
Total	2090	2115

PERSONAS 4: Distribución empleados por género, GRUPO BEFEMAR 2023-2024

GRUPO BEFEMAR				
Hombres	<30 años	30-50 años	>50 años	Total
2023	223	642	335	1200
2024	252	587	367	1206
Mujeres	<30 años	30-50 años	>50 años	Total
2023	246	522	122	890
2024	261	495	153	909

PERSONAS 5: Distribución empleados por género y edad, GRUPO BEFEMAR 2023-2024

GRUPO BEFEMAR 2023	Hombre	Mujer	Total
Alta Dirección	10	0	10
Dirección	12	7	19
Grupo Superior de Gestores	104	149	253
Cuerpo General de Administrativos	80	101	181
Servicios Aeroportuarios	39	40	79
TCP	80	462	542
Pilotos	520	34	554
Gestores Administrativos de Mantenimiento	30	33	63
Gestores Técnicos de Mantenimiento	82	54	136
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	243	10	253
Total	1200	890	2090

PERSONAS 6: Distribución empleados por género y clasificación profesional, GRUPO BEFEMAR 2023

GRUPO BEFEMAR 2024	Hombre	Mujer	Total
Alta Dirección	10	0	10
Dirección	14	8	22
Grupo Superior de Gestores	186	216	402
Cuerpo General de Administrativos	31	66	97
Servicios Aeroportuarios	41	38	79
TCP	77	463	540
Pilotos	499	37	536
Gestores Administrativos de Mantenimiento	32	35	67
Gestores Técnicos de Mantenimiento	52	35	87
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	264	11	275
Total	1206	909	2115

PERSONAS 7: Distribución empleados por género y clasificación profesional, GRUPO BEFEMAR 2024

GRUPO BEFEMAR	2023	2024
Indefinido	2034	2103
Hombre	1166	1197
Mujer	868	906
Temporal	56	12
Hombre	34	9
Mujer	22	3

PERSONAS 8: Distribución empleados por tipo de contrato y género, GRUPO BEFEMAR 2023-2024

GRUPO BEFEMAR						
	Indef. <30 años	Indef. 30-50 años	Indef. > 50 años	Temp. <30 años	Temp. 30-50 años	Temp. > 50 años
2023	401	1158	475	35	16	5
2024	508	1078	517	7	2	3

PERSONAS 9: Distribución empleados por tipo de contrato y edad (<30 años; 30-50a; >50^a), GRUPO BEFEMAR 2023-2024

GRUPO BEFEMAR 2023	Indefinido	Temporal	Total general
Alta Dirección	10	0	10
Dirección	17	2	19
Grupo Superior de Gestores	247	6	253
Cuerpo General de Administrativos	173	8	181
Servicios Aeroportuarios	78	1	79
TCP	532	10	542
Pilotos	547	7	554
Gestores Administrativos de Mantenimiento	59	4	63
Gestores Técnicos de Mantenimiento	132	4	136
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	239	14	253
Total	2034	56	2090

PERSONAS 10: Distribución empleados por tipo de contrato y clasificación profesional, GRUPO BEFEMAR 2023

GRUPO BEFEMAR 2024	Indefinido	Temporal	Total general
Alta Dirección	10	0	10
Dirección	22	0	22
Grupo Superior de Gestores	398	4	402
Cuerpo General de Administrativos	93	4	97
Servicios Aeroportuarios	79	0	79
TCP	538	2	540
Pilotos	534	2	536
Gestores Administrativos de Mantenimiento	67	0	67
Gestores Técnicos de Mantenimiento	87	0	87
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	275	0	275
Total	2103	12	2115

PERSONAS 11: Distribución empleados por tipo de contrato y clasificación profesional, GRUPO BEFEMAR 2024

GRUPO BEFEMAR	2023	2024
Completa	1833	2012
Hombre	1132	1186
Mujer	701	826
Parcial	257	103
Hombre	69	20
Mujer	188	83

PERSONAS 12: Distribución empleados por género y tipo de jornada, GRUPO BEFEMAR 2023-2024

GRUPO BEFEMAR						
	Comp. <30 años	Comp. 30-50 años	Comp. > 50 años	Parc. <30 años	Parc. 30-50 años	Parc. > 50 años
2024	501	1008	503	20	66	17
2023	413	982	438	15	198	44

PERSONAS 13: Distribución empleados por edad (<30 años; 30-50a; >50a) y tipo de jornada, GRUPO BEFEMAR 2023-2024

GRUPO BEFEMAR 2023	Completa	Parcial	Total
Alta Dirección	10	0	10
Dirección	17	2	19
Grupo Superior de Gestores	235	18	253
Cuerpo General de Administrativos	156	25	181
Servicios Aeroportuarios	56	23	79
TCP	462	80	542
Pilotos	503	51	554
Gestores Administrativos de Mantenimiento	45	18	63
Gestores Técnicos de Mantenimiento	121	15	136
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	228	25	253
Total	1833	257	2090

PERSONAS 14: Distribución empleados por clasificación profesional y tipo de jornada, GRUPO BEFEMAR 2023

GRUPO BEFEMAR 2024	Completa	Parcial	Total
Alta Dirección	10	0	10
Dirección	22	0	22
Grupo Superior de Gestores	396	6	402
Cuerpo General de Administrativos	91	6	97
Servicios Aeroportuarios	69	10	79
TCP	476	64	540
Pilotos	524	12	536
Gestores Administrativos de Mantenimiento	66	1	67
Gestores Técnicos de Mantenimiento	84	3	87
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	274	1	275
Total	2012	103	2115

PERSONAS 15: Distribución empleados por clasificación profesional y tipo de jornada, GRUPO BEFEMAR 2024

GRUPO BEFEMAR 2023	Altas	Bajas	Total
Hombre	116	87	203
Mujer	147	132	279
Total	263	219	482

PERSONAS 16: Distribución empleados por género, altas y bajas, GRUPO BEFEMAR 2023

GRUPO BEFEMAR 2024	Altas	Bajas	Total
Hombre	196	197	393

Mujer	175	168	343
Total	371	365	736

PERSONAS 17: Distribución empleados por género, altas y bajas, GRUPO BEFEMAR 2024

GRUPO BEFEMAR						
	Altas <30 años	Altas 30-50 años	Altas > 50 años	Bajas <30 años	Bajas 30-50 años	Bajas > 50 años
2023	211	48	4	144	64	11
2024	260	95	16	174	151	40

PERSONAS 18: Distribución empleados por edad (<30 años; 30-50a; >50a), altas y bajas, GRUPO BEFEMAR 2023-2024

GRUPO BEFEMAR 2023	Altas	Bajas	Total
Grupo Superior de Gestores	32	28	60
Cuerpo General de Administrativos	7	5	12
Servicios Aeroportuarios	4	6	10
TCP	126	120	246
Pilotos	8	13	21
Gestores Administrativos de Mantenimiento	7	3	10
Gestores Técnicos de Mantenimiento	46	10	56
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	33	34	67
Total	263	219	482

PERSONAS 19: Distribución empleados por clasificación profesional, altas y bajas, GRUPO BEFEMAR 2023

GRUPO BEFEMAR 2024			Altas	Bajas	Total
Dirección			2	1	3
Grupo Superior de Gestores			47	41	88
Cuerpo General de Administrativos			15	12	27
Servicios Aeroportuarios			5	5	10
TCP			160	164	324
Pilotos			76	94	170
Gestores	Administrativos	de	8	3	11
Mantenimiento					
Gestores Técnicos de Mantenimiento			18	17	35
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico			40	28	68
Total			371	365	736

PERSONAS 20: Distribución empleados por clasificación profesional, altas y bajas, GRUPO BEFEMAR 2024

Sociedad 2023	Porcentaje rotación
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.	18,86%
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	11,43%
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	17,92%
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.	7,91%
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.	0,00%
CITYJET DAC	20,14%
CITYJET AS	18,31%

PERSONAS 21: Cálculo de la rotación, 2023

Sociedad 2024	Porcentaje rotación
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.	22,78%
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	9,42%
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	13,71%
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.	7,67%
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.	5,88%
CITYJET DAC	7,59%
CITYJET AS	22,39%
ANTA S.A.	6,38%
AER RESOURCES AGENCY SERVICES LTD	66,67%
ARD AER COMMERCIAL LTD	0,00%
HIBERNIAN AIRLINES LTD	100,00%

PERSONAS 22: Cálculo de la rotación, 2024

Promedio de AÑOS DE ANTIGÜEDAD 31/12/2023			
Sociedad	Hombre	Mujer	Total
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.	16	13	14
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	15	15	15
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	13	13	13
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.	16	18	18
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.	15	20	19
CITYJET DAC	11	8	9
CITYJET AS	3	3	3

PERSONAS 23: Promedio de años de antigüedad media de la plantilla, por género y empresas. 2023

Promedio de AÑOS DE ANTIGÜEDAD 31/12/2024			
Sociedad	Hombre	Mujer	Total
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.	16	12	14
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	15	15	15
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	13	12	12.5
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.	18	16	17
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.	21	15	18
CITYJET DAC	10	7	8.5
CITYJET AS	3	4	3.5
ARAI	2	0	2
ARDER	1	0	1

PERSONAS 244: Promedio de años de antigüedad media de la plantilla, por género y empresas. 2024

REMUNERACIONES

Igualdad retributiva y principios del Sistema Retributivo

En Grupo Befemar, nuestra política retributiva está diseñada para garantizar la igualdad salarial y promover un entorno laboral equitativo y diverso. Nos comprometemos a evaluar de manera justa y transparente los puestos de trabajo, considerando tanto la igualdad como el valor intrínseco de las funciones desempeñadas.

Principios del Sistema Retributivo

Igualdad salarial: Nos aseguramos de que no existan diferencias injustificadas entre géneros. La igualdad de retribución entre mujeres y hombres es un pilar fundamental de nuestra política retributiva.

Criterios objetivos: La retribución de los empleados se basa en criterios objetivos que reflejan el valor y la responsabilidad de cada puesto de trabajo. Esto garantiza que las decisiones salariales sean justas y transparentes.

Convenios colectivos: La retribución está sujeta a los convenios colectivos firmados, tanto a nivel de empresa como sectorial, aplicables al 98% de la plantilla. Estos convenios aseguran que las condiciones salariales sean equitativas y estén alineadas con las normativas vigentes.

Igualdad de oportunidades: Promovemos la igualdad de oportunidades y la no discriminación en todas las etapas de la carrera profesional. Nos esforzamos por crear un entorno inclusivo donde cada empleado tenga la oportunidad de desarrollarse y alcanzar su máximo potencial.

Adaptación a normativas y mejores prácticas: Reafirmamos nuestro compromiso con la igualdad salarial y continuaremos adaptándonos a las normativas y mejores prácticas para garantizar un entorno laboral justo y diverso.

En resumen, en Grupo Befemar, la igualdad retributiva no es solo un objetivo, sino una realidad que se refleja en nuestras políticas y prácticas diarias. Nos comprometemos a seguir avanzando hacia un futuro donde la equidad y la justicia sean la norma. Ver ANEXO II: Remuneración Promedio por Género

ALTA DIRECCIÓN

La Remuneración de los consejeros viene reflejada en las cuentas anuales publicadas 2023 y 2024.

Al 31 de diciembre de 2023 y 2024 no existen anticipos, ni otros compromisos, ni se han contraído obligaciones en materia de pensiones y seguros de vida con los miembros del Consejo de Administración.

Al cierre del ejercicio el Grupo tiene contratado un seguro de responsabilidad civil para el Administrador Único y la Alta Dirección y la prima pagada en el año 2023 y 2024 ascendió a 189 y 247 miles de euros respectivamente.

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés del Grupo durante el ejercicio el Administrador Único ha cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto él como las personas a él vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha ley, excepto en los casos en que haya sido obtenida la correspondiente autorización.

PLANES DE PENSIONES

Dentro de los beneficios sociales que la empresa ofrece a sus directivos se encuentra los planes de jubilación. Se han acogido durante estos años un total de 6 directores.

Sociedades	2022	2023	2024
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	24.000,00	24.000,00	30.000,00

AIR NOSTRUM SERVICES S.L.	GLOBAL	144.999,96	138.999,96	126.999,96
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.		21.999,96	21.999,96	21.999,96
ARA IRLANDA		0,00	0,00	1.625,00
HIBERNIAN		37.295,79	15.339,60	8.125,00
Total general		228.295,71	200.339,52	188.749,92

PERSONAS 25: Aportación a los planes de jubilación, 2022-2023-2024

NUESTRO EQUIPO, UNIDO ENTORNO A UN PROPÓSITO

BIENESTAR INTEGRAL

SEGURIDAD, SALUD Y BIENESTAR LABORAL

El Grupo Befemar mantiene un compromiso por la creación de entornos de trabajo seguros, positivos, colaborativos y medioambientalmente eficientes manifestando una firme responsabilidad con la seguridad y salud de sus trabajadores mediante:

1. **Protección eficaz:** reconocer el derecho de los trabajadores a una protección eficiente en materia de seguridad y salud en el trabajo es esencial. Esto implica garantizar que los empleados estén seguros y saludables mientras realizan sus tareas laborales. La empresa se compromete activamente a cumplir y mejorar las condiciones de trabajo para elevar el nivel de protección de su plantilla.
2. **Prevención de Riesgos Laborales (PRL):** Grupo Befemar Global Management se asegura de desarrollar medidas preventivas para abordar los riesgos laborales. Esto incluye la adopción de prácticas y políticas que minimicen los peligros y promuevan un entorno de trabajo seguro. La seguridad y salud de los empleados abarca todos los aspectos relacionados con su labor.
3. **Enfoque de gestión:** la sociedad Air Nostrum LAM ha establecido un Servicio de Prevención Mancomunado desde 2021. Este servicio atiende a varias empresas del grupo, incluyendo Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, Air Nostrum Global Services, Air Nostrum Engineering and Maintenance Operations, ARA Gestión de Tripulaciones y Vuelo, y Air Nostrum Training Operations. El servicio abarca especialidades como seguridad en el trabajo, ergonomía, psicosociología y medicina del trabajo. Además, la especialidad de higiene está externalizada en SERMESA como un Servicio de Prevención Ajeno.
4. **Mejora continua:** proporcionar a la plantilla ambientes de trabajo sanos y seguros. Se logra mediante una mejora continua en las condiciones de salud y seguridad. La integración de la prevención en todas las áreas de gestión de la empresa es fundamental. La colaboración con otros departamentos garantiza que la seguridad y salud sean una prioridad en todas las operaciones.
5. **Formación y concienciación:** la empresa reconoce la importancia de la formación. Por lo tanto, se programan cursos periódicos para todos los empleados. Esto asegura que estén informados y conscientes de las prácticas seguras y saludables en el lugar de trabajo.
6. En el ámbito de la seguridad y salud en el trabajo, la **colaboración entre los trabajadores y la empresa** es esencial para garantizar un entorno laboral seguro y saludable. En el Grupo Befemar lleva a cabo, una escucha activa de los trabajadores a través del diálogo con los órganos de Gobierno que los representa con una periodicidad trimestral:

Delegados de Prevención:

Los Delegados de Prevención tienen la responsabilidad de colaborar con la dirección de la empresa para identificar riesgos, proponer medidas preventivas y velar por el cumplimiento de las normativas de seguridad y salud.

Comités de Seguridad y Salud:

Estos comités se reúnen periódicamente en los centros de trabajo para abordar temas específicos relacionados con la seguridad y salud.

Su función incluye revisar incidentes, analizar estadísticas de accidentes, evaluar programas de prevención y promover una cultura de seguridad en toda la organización.

Los Delegados de Prevención y Comités de Seguridad y Salud del Grupo Befemar lo conforman un total de 32 personas que se reúnen en sus respectivos centros de trabajo con una periodicidad trimestral.

EMPRESA	COMITÉ / DELEGADO PREVENCIÓN			LOCALIZACIÓN	Nº MIEMBROS
AIR NOSTRUM	COMITÉ SEGURIDAD Y SALUD ANE QUART- OFICINAS CENTRALES			Valencia	8
	DELEGADO	PREVENCIÓN	ANE	Valencia	1
	AEROPUERTO DE VALENCIA				
	DELEGADO	SEGURIDAD Y SALUD	ANE	Madrid	1
	AEROPUERTO DE MADRID				
ANEM	DELEGADO	PREVENCIÓN	ANE	Málaga	1
	AEROPUERTO DE MÁLAGA				
	DELEGADO	PREVENCIÓN	ANE	Palma de Mallorca	1
	AEROPUERTO DE PMI				
	COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD ANEM HANGAR VALENCIA			Valencia	6
GLOBAL SERVICES	DELEGADO DE SEGURIDAD Y SALUD ANEM AEROPUERTO MADRID			Madrid	1
	COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD ANGS QUART			Valencia	6
ARA GTV	COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD ARAGTV QUART			Valencia	6
ANAT	DELEGADO DE PREVENCIÓN ANAT QUART			Valencia	1

Datos:

A continuación, se expone el resumen de contingencias que se han dado en el Grupo durante los años 2024 vs 2023, desglosado por empresas.

La Mutua calificó todos los accidentes ocurridos en 2024 como leves y no se ha declarado ninguna enfermedad profesional.

Dentro de la búsqueda del Bienestar y salud de los trabajadores, constantemente se están actualizando las evaluaciones de riesgo, como mejora continua.

En 2024 el número total de accidentes de trabajo con baja es de 19, frente a los 30 que hubo en 2023. Se ha logrado reducción del 36.67% en los accidentes de trabajo con baja en comparación con 2023. Esta significativa reducción del 36.67% en los accidentes de trabajo con baja refleja el firme compromiso de Air Nostrum con la seguridad, el bienestar y la salud de sus empleados.

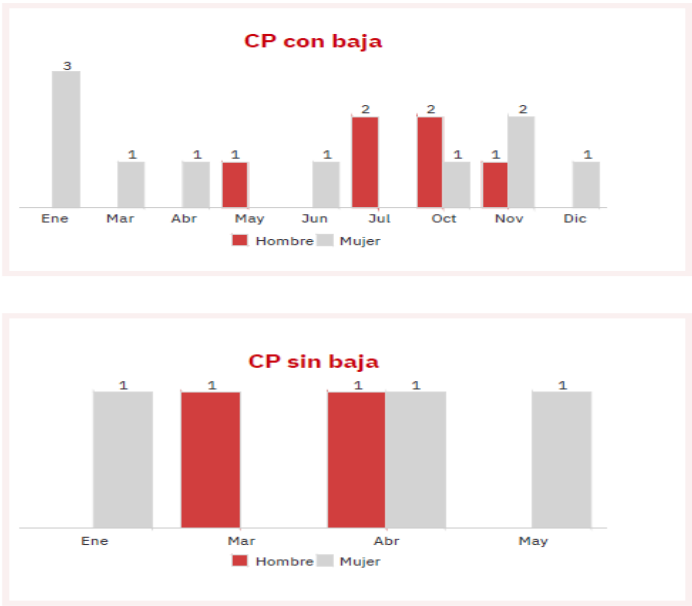
En el 2024 se actualizaron las siguientes;

- Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo

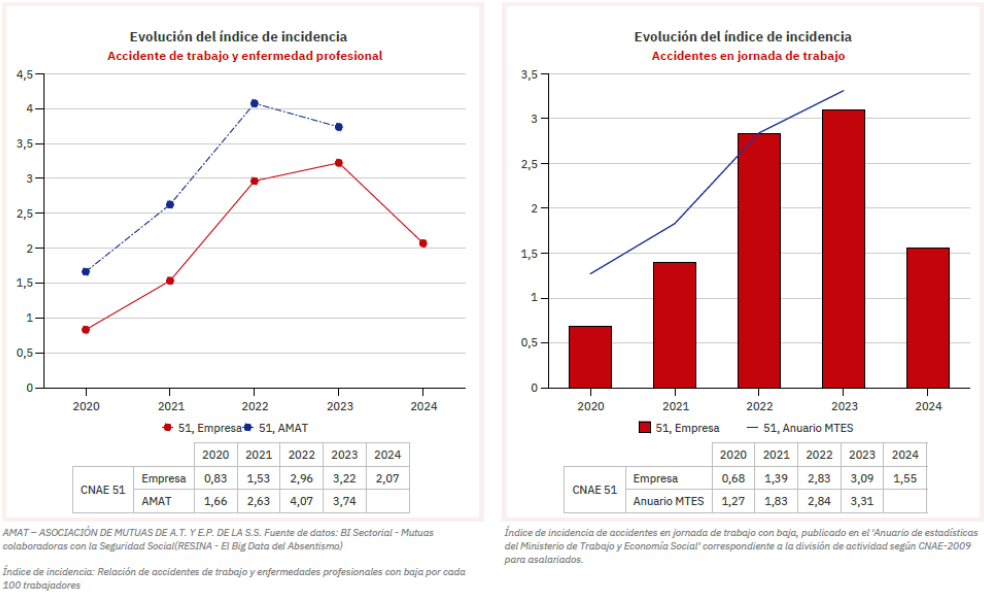
	Hombres 2024	Mujeres 2024	Total 2024	Hombres 2023	Mujeres 2023	Total 2023
Accidentes de trabajo con baja	8	11	19	16	14	30
Accidentes de trabajo sin baja	2	3	5	6	4	10
Enfermedades profesionales con baja	0	0	0	0	0	0
Enfermedades profesionales sin baja	0	0	0	0	0	0
Recaídas	1	0	1	0	0	0
Accidentes in itinere	0	2	2	0	0	0

PERSONAS 26: Resumen de contingencias profesionales, ANE 2024 vs 2023

Contingencias profesionales, con baja y sin baja, distribuidas por meses



Índices de Incidencia (ANE) 2024



Dentro de la búsqueda del Bienestar y salud de los trabajadores, constantemente se están actualizando las evaluaciones de riesgo, como mejora continua. En el 2024 se actualizaron las siguientes **evaluaciones de riesgos**:

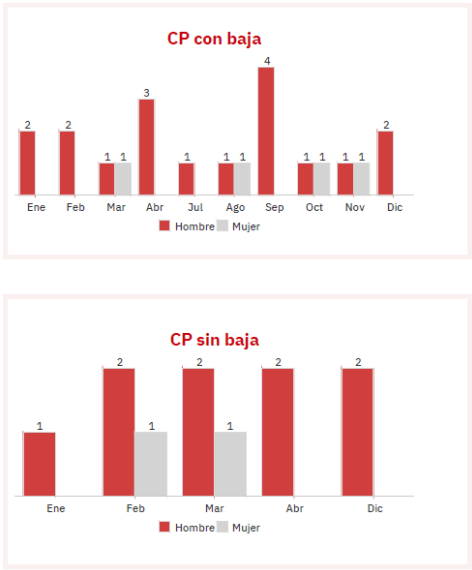
EMPRESA	TIPO EVAUACIÓN	CONTENIDO
ANEM	PUESTO DE TRABAJO	TMA
ARA GTV	PUESTO DE TRABAJO	DOCUMENTACIÓN

Air Nostrum Engineering & Maintenance

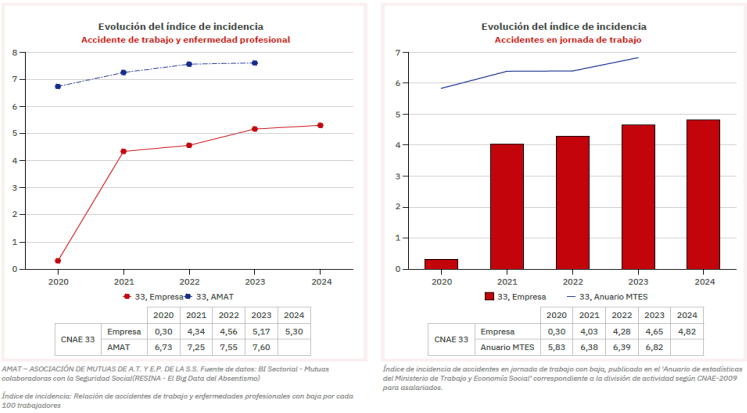
	HOMBRES 2024	MUJERES 2024	TOTAL 2024	HOMBRES 2023	MUJERES 2023	TOTAL 2023
ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	19	3	22	18	4	22
ACCIDENTES DE TRABAJO SIN BAJA	10	1	11	9		9
ENFERMEDADES PROFESIONALES CON BAJA	0	0	0	0	0	0
ENFERMEDADES PROFESIONALES SIN BAJA	0	0	0	0	0	0
RECAÍDAS	0	0	0	1	0	1
ACCIDENTES IN ITINERE	0	1	1	0	0	0

PERSONAS 27: Resumen de contingencias profesionales, ANEM 2024 vs 2023

Contingencias profesionales, con baja y sin baja distribuidas por meses



Índices de Incidencia durante el 2024 (ANEM)



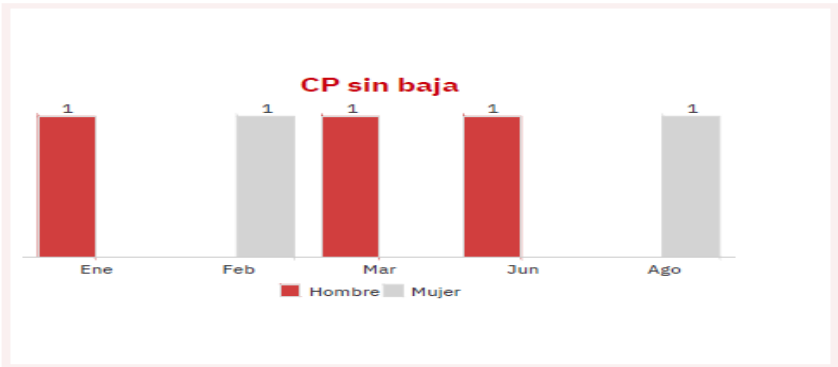
Air Nostrum Global Services

	HOMBRES 2024	MUJERES 2024	TOTAL 2024	HOMBRES 2023	MUJERES 2023	TOTAL 2023
ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	0	0	0	0	1	1
ACCIDENTES DE TRABAJO SIN BAJA	3	2	5	1	3	4
ENFERMEDADES PROFESIONALES CON BAJA	0	0	0	0	0	0
ENFERMEDADES PROFESIONALES SIN BAJA	0	0	0	0	0	0
RECAÍDAS	0	0	0	0	0	0
ACCIDENTES IN ITINERE	1	1	2	0	3	3

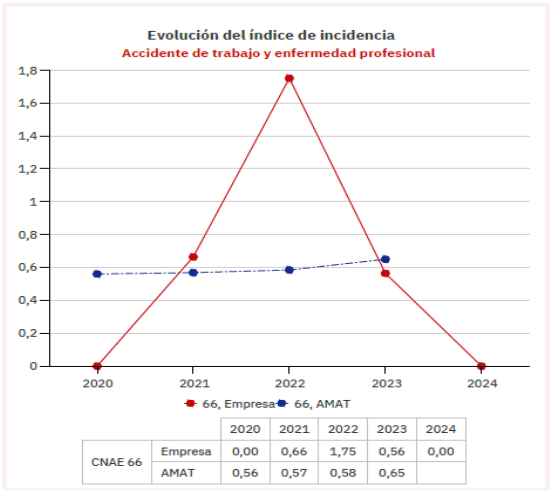
PERSONAS 28: Resumen de contingencias profesionales, ANGS 2024 vs 2023

Contingencias profesionales, con baja y sin baja distribuidas por meses

Durante el 2024 no ha habido contingencias con baja.

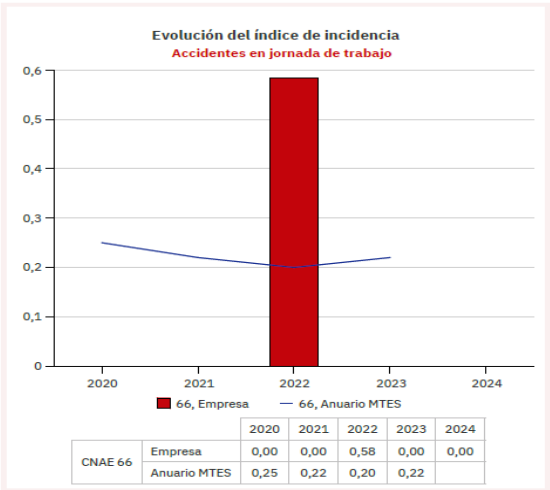


Índices de Incidencia durante el 2024 (ANGS)



AMAT – ASOCIACIÓN DE MUTUAS DE A.T. Y E.P. DE LA S.S. Fuente de datos: BI Sectorial - Mutuas colaboradoras con la Seguridad Social(RESINA - El Big Data del Absentismo)

Índice de incidencia: Relación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales con baja por cada 100 trabajadores



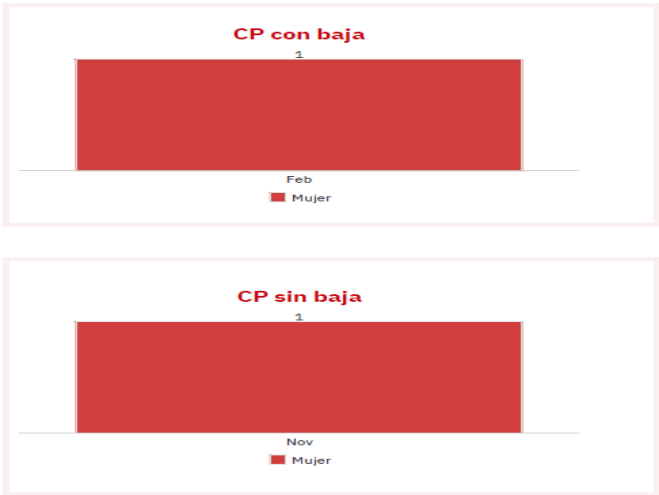
Índice de incidencia de accidentes en jornada de trabajo con baja, publicado en el 'Anuario de estadísticas del Ministerio de Trabajo y Economía Social' correspondiente a la división de actividad según CNAE-2009 para asalariados.

ARA Gestión de Tripulaciones y Vuelo

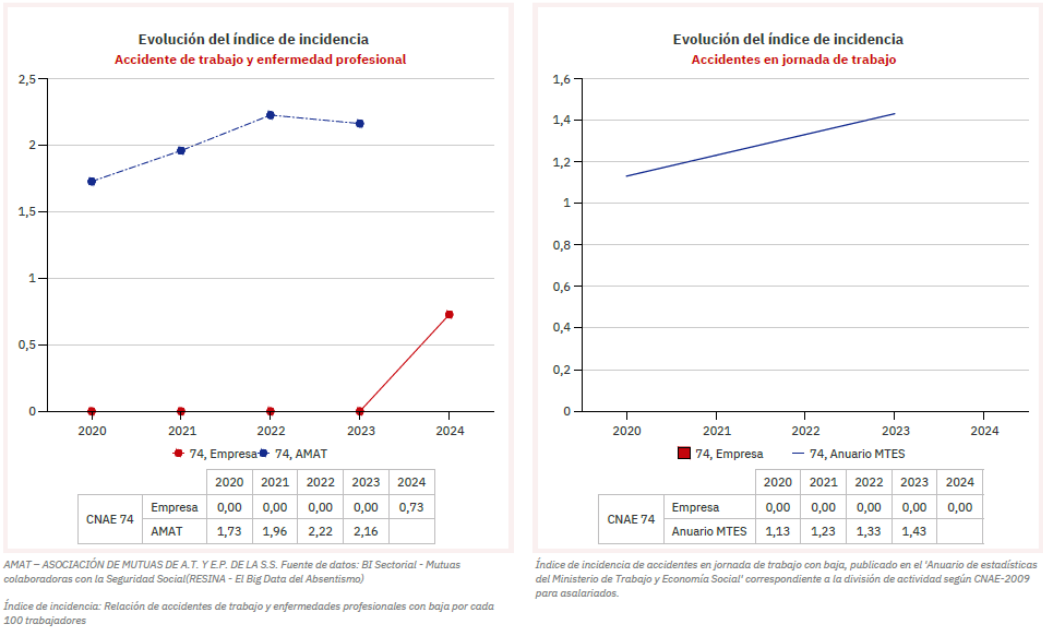
	Hombres 2024	Mujeres 2024	Total 2024	Hombres 2023	Mujeres 2023	Total 2023
Accidentes de trabajo con baja	0	1	1	0	0	0
Accidentes de trabajo sin baja	0	1	1	0	0	0
Enfermedades profesionales con baja	0	0	0	0	0	0
Enfermedades profesionales sin baja	0	0	0	0	0	0
Recaídas	0	0	0	0	0	0
Accidentes in itinere	0	1	1	0	0	0

PERSONAS 29: Resumen de contingencias profesionales, ARA GTV 2024 vs 2023

Contingencias profesionales, con baja y sin baja distribuidas por meses



Índices de Incidencia durante el 2024 (ARA GTV)



Air Nostrum Training Operations

En 2024, al igual que en 2023 no hubo Accidentes laborales con o sin baja.

Formación:

El Grupo Befemar da una importancia a la formación en materia de prevención de riesgos laborales. El total de horas de formación en el año 2024 ha sido de 2.378.

Destacamos la formación invertida en prevención que en el año 2024 frente al año 2023, cuyas horas impartidas se han visto multiplicadas por 4.

	HORAS 2023	HORAS 2024
ANE	85	244
ANGS	26	76
ANEM	227	2034
ARAGTV	118	18
ANAT	4	6
TOTAL	460	2378

PERSONAS 30: N° de horas en Formación en Prevención ANE + ESCINDIDAS 2023 vs 2024

	HORAS 2024
CITYJET DAC	63,5
CITYJET AS	289
TOTAL	352,5

PERSONAS 31: N° de horas en Formación en Prevención CITYJET 2024

PLAN FORMACIÓN PREVENCIÓN 2024

Air Nostrum demuestra su firme compromiso con la seguridad y el bienestar de sus trabajadores a través de un Plan de Formaciones en Prevención de Riesgos Laborales (PRL) que abarca de 2024-2026. Abarca una amplia variedad de cursos clave, como prevención de riesgos en la conducción, manejo de pantallas de visualización de datos (PVDs), extinción de incendios, primeros auxilios, gestión de sustancias psicoactivas y formación específica para trabajos de alto riesgo, como mantenimiento de aeronaves, trabajos en alturas y manejo de plataformas elevadoras. Dirigidas a todos los niveles de la organización —desde personal administrativo hasta técnicos de mantenimiento aeronáutico (TMA/TMT), tripulantes de cabina (TCPs) y pilotos—, estas formaciones se imparten en modalidades online y presencial, con periodicidades adaptadas a las necesidades de cada puesto (anual, trienal o única). A través de la colaboración con Quirón Prevención, el Campus Virtual SPM y el Departamento de Instrucción, el grupo Befemar garantiza una formación actualizada y alineada con los estándares de seguridad aeronáutica, reafirmando su compromiso con la creación de un entorno laboral seguro y la mejora continua de las competencias preventivas de su plantilla.

Ver ANEXO III: Plan Formación prevención 2024.

DESCONEXIÓN

El Grupo Befemar ha desarrollado una política de desconexión digital en todas las empresas, en aplicación de la Ley Orgánica 3/2018, de protección de Datos Personales y Garantía de los Derechos Digitales.

El derecho a la desconexión digital queda recogido en todos los convenios colectivos, con el fin de preservar el tiempo de descanso una vez finalizada la jornada laboral, contribuyendo así a optimizar la satisfacción laboral y la conciliación entre la vida profesional y personal.

Como principio de transparencia esta política está al alcance de los trabajadores en la intranet de las compañías.

ORGANIZACIÓN DEL TIEMPO DE TRABAJO

La organización del tiempo de trabajo y la gestión adecuada de los horarios laborales son fundamentales para las empresas del grupo Befemar y sus trabajadores.

Lo que nos lleva a destacar aspectos como:

Horarios Flexibles: permite a los empleados ajustar sus horarios según sus necesidades personales, lo que nos lleva a una mejora continua de equilibrio entre rendimiento positivo y el bienestar.

Planificar la jornada laboral permite aprovechar al máximo las horas de trabajo.

Con la conciliación se mejora la satisfacción de nuestros empleados y a largo plazo contribuye a la retención del talento en la empresa.

Trabajo remoto: se pretende no solo facilitar la conciliación y retener el talento (aspecto mencionado anteriormente), sino también mejorar el impacto ambiental, con la reducción de desplazamientos innecesarios. Al organizar horarios de trabajo de manera más racional, se evitan trayectos superfluos, lo que a su vez reduce las emisiones de CO2.

En resumen, la sostenibilidad en la organización del tiempo de trabajo implica eficiencia, reducción de impacto ambiental y promoción del bienestar de los empleados.

En el 2024, todo el personal de administración ha hecho uso de 1 día/semana de trabajo remoto.

El calendario laboral junto con la organización del tiempo de trabajo se pacta juntamente con los Comités de empresa. A finales de año la empresa da a conocer el calendario laboral del siguiente año, conteniendo los festivos anuales, los días de convenio y otras fechas señaladas con el fin de facilitar a la plantilla la organización de su vida personal de acuerdo con ello en colaboración con la Empresa.

Para ello se publica en el portal del empleado/a, el calendario anual y el formato correspondiente para solicitar cambios en las fechas de vacaciones que permitan una mejor conciliación personal y familiar.

BENEFICIOS SOCIALES

Grupo Befemar mantiene un compromiso con el bienestar general de sus empleados y con el objetivo de crear un entorno de trabajo positivo y atractivo ofreciendo en todos los convenios colectivos la posibilidad de negociar con los representantes de los trabajadores, beneficios sociales e incluir todos o algunos de ellos.

Entre ellos podemos destacar:

- Seguro de vida, seguro de asistencia sanitaria y seguro de Accidentes: ofrecemos protección financiera a los trabajadores y sus familias.
- Permisos retribuidos: recogidos en el Estatuto de los Trabajadores y los

correspondientes Convenios de aplicación, permiten a los trabajadores ausentarse del trabajo durante ciertos períodos sin perder su salario.

- Billetes: descuentos importantes a los empleados para que puedan disfrutar del período vacacional con sus familias.
- Plan de pensiones: con el fin de contribuir al bienestar financiero actual y futuro de las personas.
- Seguro médico: se pretende dar acceso a médicos y especialistas, contribuyendo así al bienestar y tranquilidad de los trabajadores.

ABSENTISMO LABORAL

Este apartado mide exclusivamente las bajas por contingencias comunes y bajas por accidentes de trabajo.

El número de horas totales del Grupo por absentismo en el 2024, son 162.032 horas que representan un porcentaje del 6% sobre el total de horas trabajadas (se considera que la jornada diaria es de 8 horas), observando respecto al 2023 una mejoría del 1%.

	HORAS (DÍAS X 8H) 2024	HORAS DE TRABAJO 2024	% ABSENTISMO 2024	HORAS (DÍAS X 8H) 2023	HORAS DE TRABAJO 2023	% DE ABSENTISMO 2023
ANE	93.712	1.373.028	7%	100.096	1.348.318	7%
ANEM	45.720	735.472	6%	46.576	704.032	7%
ANGS	8.600	314.870	3%	8.872	306.360	3%
ARAGTV	13.544	233.174	6%	15.328	236.578	6%
ANAT	456	15.318	3%	472	13.616	3%
TOTAL	162.032	2.671.862	6%	171.344	2.608.904	7%

PERSONAS 32: Horas totales de absentismo, ANE + ESCINDIDAS 2024 vs 2023

	HORAS (DÍAS X 8H) 2024	HORAS DE TRABAJO 2024	% ABSENTISMO 2024
CITYJET DAC - MONDAY - FRIDAY 9-5.30	1.676	48.750	3%
CITYJET SHIFT WORK (LMC AND OCC)	1.837	66.248	3%
CITYJET AS NON FLYING	952	54.600	2%
CITYJET AS FLYING	65.392	937.950	7%
TOTAL	69.857	1.107.548	6%

PERSONAS 33: Horas totales de absentismo, CITYJET 2024

MEDIDAS CONCILIACIÓN LABORAL

Trabajamos en acciones para la conciliación de la vida laboral, personal y familiar buscando equilibrar las responsabilidades laborales con las necesidades personales y familiares de nuestro equipo. Con estas acciones queremos reflejar nuestro compromiso con la igualdad de género y la mejora de la cultura organizacional.

Nuestros objetivos principales son:

- Facilitar la conciliación: queremos que nuestros empleados y voluntarios puedan armonizar su vida laboral, personal y familiar. Por ello, hemos implementado medidas flexibles en la organización del trabajo.
- Adaptarnos a los cambios sociales: reconocemos que la sociedad evoluciona, y nuestras políticas deben reflejar esos cambios. Protegemos la maternidad, paternidad y el cuidado de hijos e hijas menores y personas dependientes.
- Garantizar igualdad efectiva: establecemos estrategias de gestión de recursos humanos no discriminatorias para hombres y mujeres con responsabilidades familiares.

El compromiso del Grupo Befemar, es seguir evaluando y adaptando estas medidas para asegurar un entorno laboral.

Entre estas medidas podemos destacar:

1. Programas de apoyo psicológico a tripulaciones.
2. Oportunidades de desarrollo profesional
3. Apoyo a la conciliación familiar y profesional a través de licencias y permisos retribuidos.
4. Promoción de la salud física, con pausas activas durante la jornada laboral.
5. Comunicación transparente y participación con los representantes de los trabajadores para escuchar necesidades y preocupaciones del colectivo.
6. Flexibilidad horaria, jornada intensiva, bolsa de horas, y trabajo remoto.
7. Posibilidad de reducir la jornada para atender situaciones personales del trabajador.

Todas estas medidas quedan reflejadas en los convenios colectivos de aplicación.

El 100% de los empleados durante el 2023 y 2024 se han reincorporado al trabajo tras una baja de paternidad o maternidad.

Grupo BEFEMAR	Empleados 2023	Empleados 2024
Número de personas con derecho a baja		
Paternidad	24	39
Maternidad	16	14
Número de personas que disfrutaron de una baja		
Paternidad	24	39
Maternidad	10	14
Número de reincorporaciones tras finalizar la baja		
Paternidad	24	39
Maternidad	10	14
Número de empleados que se reincorporaron al trabajo después de que finalizase su baja y que siguieron trabajando durante 12 meses después de volver al trabajo		
Paternidad	24	39
Maternidad	10	14
PERSONAS 34: N° empleados distinguiendo por paternidad y maternidad, ANE + ESCINDIDAD 2023-2024		

	Empleados 2024
Número de personas con derecho a baja	
Paternidad	2
Maternidad	0
Número de personas que disfrutaron de una baja	
Paternidad	2
Maternidad	0
Número de reincorporaciones tras finalizar la baja	
Paternidad	2
Maternidad	0
Número de empleados que se reincorporaron al trabajo después de que finalizase su baja y que siguieron trabajando durante 12 meses después de volver al trabajo	
Paternidad	2
Maternidad	0
PERSONAS 35: N° empleados distinguiendo por paternidad y maternidad, ANTA S.A. 2024	

	Empleados 2024
Número de personas con derecho a baja	25
Número de personas que disfrutaron de una baja	25
Número de reincorporaciones tras finalizar la baja	25
Número de empleados que se reincorporaron al trabajo después de que finalizase su baja y que siguieron trabajando durante 12 meses después de volver al trabajo	23
PERSONAS 36: N° empleados distinguiendo por paternidad y maternidad, CITYJET 2024	

PROMOCIÓN DE LA SALUD EN LOS TRABAJADORES

La empresa dispone de un servicio médico a disposición de todos los empleados, con horario de consultas de lunes a jueves. A través de la intranet de cada compañía, ponemos a disposición de los trabajadores información en materia de salud. Desde el Servicio Médico se promueven campañas para fomentar buenos hábitos entre los trabajadores, tales como “bebe agua en verano ante los golpes de calor” y “ten cuidado en la carretera”.

En 2024, el Servicio Médico de Air Nostrum ha realizado entre 8 y 10 consultas diarias, asegurando que todos los empleados reciban la atención necesaria.

En el ámbito de salud laboral se ha promovido Campaña de la Vacuna de la Gripe, 61 trabajadores en el 2024.

Estas iniciativas reflejan nuestro compromiso con el bienestar de nuestros empleados, promoviendo un entorno saludable y seguro para todos.

En el ámbito de seguridad vial, durante el 2024 se modificó el Plan de Formación de prevención de Riesgos Laborales incluyendo una actividad formativa encaminada a reducir los riesgos derivados de la conducción de vehículos.

Esta actividad se incluye dentro de la formación de inicio de las nuevas incorporaciones en todas las empresas, haciéndose efectiva a partir del 2025.

Dentro del mismo plan de formación incluimos un Curso de Soporte Vital Básico y Uso de Desfibrilador Externo Automático impartido por IVAFER: Curso de 5 horas impartido en 2024 a 27 trabajadores de Air Nostrum.

El Grupo Befemar cuida de su equipo con iniciativas como “Medicamentos para el Bienestar”, un sistema que garantiza que todos tengan acceso a los medicamentos recetados cuando los necesiten. Nuestro objetivo es facilitar la recuperación y el regreso al trabajo en las mejores condiciones posibles de manera que cuando un miembro de nuestro equipo se siente mal o enfrenta una enfermedad no escatimamos esfuerzos para proporcionarles el apoyo necesario. Esto incluye el acceso a medicamentos que les ayuden a recuperarse y sentirse mejor.

Desde el 2024, todo trabajador que así lo solicite dando su consentimiento, puede acceder desde el servicio médico a las recetas de la seguridad social de los medicamentos prescritos.

En momentos difíciles, queremos que nuestros empleados se sientan respaldados y cuidados, ofreciendo un enfoque positivo y proactivo hacia la salud, con especial atención a la salud mental.

En 2024 y principios del 2025, 22 personas se beneficiaron del soporte psicológico de Instituto de Psicología aplicada a la Salud (IPAS), y organizamos talleres sobre gestión del estrés.

En el 2024, también tuvimos 3 intervenciones a pilotos y 1 tripulante de cabina de pasajeros, a través de ellos programas: Global Services Pilot Support Programme (GSPSP) y el Programa de Apoyo a Cabin Crew (PACC), respectivamente.

Todos los años se promueve una jornada de Donación de Sangre entre todos los empleados del Grupo Befemar en las instalaciones Centrales de Quart de Poblet. En el año 2023, se registraron 41 donaciones, mientras que en 2024 se alcanzaron 38 donaciones. Estos

números reflejan un compromiso continuo y sólido por parte de los donantes, demostrando una participación constante y significativa en ambas ocasiones.

GESTIÓN DE LA DANA

El día 29 de octubre de 2024, una DANA (Depresión Aislada en Niveles Altos) afectó gravemente a la Provincia de Valencia, lugar donde se encuentra la sede de Air Nostrum. Este evento climático extremo tuvo un impacto significativo en la comunidad, en la empresa y en sus trabajadores. Un total de 116 trabajadores se vieron afectados, ya fuera por daños en sus vehículos o en sus viviendas.

En respuesta a esta situación, tanto los trabajadores como la compañía se movilizaron para ofrecer apoyo y asistencia. Se realizaron acciones tales como el alquiler de 100 vehículos que se pusieron a disposición de los damnificados durante 3 meses y apoyo psicológico con un gabinete especializado. Además, se proporcionaron ayudas económicas y recursos para ayudar a los afectados a recuperarse y reconstruir sus vidas. Este esfuerzo conjunto refleja nuestro compromiso con el bienestar de nuestros empleados y con la sostenibilidad de nuestra comunidad.

DESARROLLO DE TALENTO Y FORMACIÓN

La conservación y mejora del capital intelectual es un aspecto clave que impacta directamente sobre la competitividad del Grupo. Todas las sociedades desarrollan con este fin una gestión activa del conocimiento, principalmente a través de los recursos formativos y conocimientos necesarios que están a disposición del personal y que les permiten evolucionar en su desempeño.

Datos:

GRUPO BEFEMAR 2024	Nº de horas de formación recibidas	Nº de participantes	Media horas de formación
Hombre	38169	856	45
Mujer	17947	649	28

PERSONAS 37: Nº de horas totales recibida en formación, nº de participantes y media de horas en formación por género, 2024

GESTIÓN DEL TALENTO:

El Grupo es consciente de la importancia de atraer talento y por ello trabaja con ese enfoque desde diferentes puntos de vista:

El proceso de selección es una parte esencial en la gestión de Recursos Humanos. Al seguir una metodología estructurada y centrada en las necesidades de la organización, las empresas del Grupo pueden reclutar y retener al mejor talento disponible, lo que nos permite alcanzar los objetivos empresariales a largo plazo.

Se busca activamente atraer candidatos cualificados para cubrir las vacantes disponibles. El reclutamiento puede incluir la publicación de ofertas de trabajo, búsqueda de candidatos en redes profesionales y entrevistas iniciales.

Todos los procesos de selección son publicados previamente en las empresas del grupo para favorecer la promoción interna.

Onboarding como proceso de integración de nuevos empleados en la organización. Se les proporciona información sobre la empresa, su cultura, políticas y procedimientos, y se les ayuda a adaptarse a su nuevo entorno laboral.

Todas las empresas disponen de un Manual de Acogida o *Handbook* (para las ubicadas fuera de España), que le es entregado bien en archivo para lectura, bien a modo de curso e-learning para facilitar la integración del candidato.

Plan de formación: la formación y el desarrollo del talento son esenciales para mantener a los empleados actualizados y motivados. Se diseñan programas de formación específicos para las necesidades de la empresa y los empleados. Por ello, el Departamento de Recursos Humanos-Formación coordina la puesta en marcha y seguimiento de la formación para fomentar el desarrollo de los trabajadores/as en su puesto de trabajo y ayudar a maximizar sus competencias.

El 50% de los empleados del grupo siguen una evaluación del desempeño que completa su formación y su buen hacer en la operativa, logrando así los objetivos de calidad del Grupo.

Se mantiene el porcentaje del 2024 respecto al 2023 del total de empleados que recibieron una evaluación periódica de su desempeño y del desarrollo de su carrera.

Sociedades	Empleados 2024	Evaluación de competencias 2024	% respecto al total
YW01-AIR NOSTRUM L.A.M S.A.	768	100	13%
YWAR-ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	137	125	91%
YWEM-AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	421	290	69%
	1326	515	39%

PERSONAS 38: Evaluación de competencias 2024

Sociedades	Empleados 2023	Evaluación de competencias 2023	% respecto al total
YW01-AIR NOSTRUM L.A.M S.A.	755	103	14%
YWAR-ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	139	118	85%
YWEM-AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	389	304	78%
TOTALES	1.283	525	40%

PERSONAS 39: Evaluación de competencias 2023

IGUALDAD, INCLUSIÓN, DIVERSIDAD Y NO DISCRIMINACIÓN

El compromiso del Grupo Befemar Global Management con este objetivo representa una obligación y conlleva el compromiso de todos para la consecución de la igualdad de oportunidades, la riqueza del talento, la mejora del clima laboral, la optimización de las capacidades, y en definitiva la mejora del bienestar del equipo humano. La igualdad,

equidad y la inclusión son prioridades en la gestión de las personas para impulsar el desarrollo sostenible y la defensa de los derechos humanos.

Las sociedades que integran el Grupo, con el fin de dar cumplimiento a la normativa vigente, conforme al artículo 45 de la Ley de igualdad 3/2007, además de ser competitiva y adaptarse a las nuevas demandas sociales, deben adoptar medidas dirigidas a evitar cualquier tipo de discriminación laboral entre hombres y mujeres. Para cumplir con esta obligación tiene implantado un Plan de Igualdad para todo su personal y centros de trabajo en las siguientes sociedades:

- Air Nostrum LAM S.A.U
- Air Nostrum Engineering and Maintenance Operations, S.L.U.
- Air Nostrum Global Services S.L.U.
- ARA Gestión de Tripulaciones y Vuelo, S.L.U

La igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres es, por tanto, una prioridad en el Grupo, siendo un principio fundamental de las relaciones laborales y de la gestión de los Recursos Humanos.

Igualdad

Promover la igualdad de género en las empresas es fundamental para crear un entorno laboral más inclusivo y equitativo. En los planes de Igualdad se recogen acciones concretas relativas a:

Creación de un comité especializado:

Encargado de dirigir todas las iniciativas relacionadas con la igualdad. Este comité puede establecer objetivos, supervisar indicadores de rendimiento y promover acuerdos internos para enmarcar las medidas tomadas.

En las empresas que forman el grupo con más de 50 trabajadores hay constituida una Comisión de Igualdad, compuesta por representantes de la empresa y por representantes de los trabajadores/as.

Este órgano es el único legitimado para negociar, reuniéndose con una periodicidad trimestral, con el fin de acordar medidas y realizar el seguimiento de éstas para evitar cualquier tipo de discriminación laboral entre mujeres y hombres.

Construcción de una marca de empleador más inclusiva:

Trabajamos en crear una marca de empleador que nos haga más atractiva e inclusiva para mujeres competentes. Se trabaja en la igualdad de oportunidades hombres y mujeres, prestando atención a la descripción de los puestos de trabajo y evitando en todo momento un lenguaje excluyente.

Sociedades 2024	Hombre	Mujer	Total
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.			
Alta Dirección	1		1
Directivos			
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.			
Alta Dirección			
Directivos	1	1	2
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.			
Alta Dirección	1		1
Directivos		1	1
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.			
Alta Dirección	4		4
Directivos	8	6	14
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.			
Alta Dirección			
Directivos	1		1
ARD AER COMMERCIAL LTD			
Alta Dirección	1		1
Directivos			
AER RESOURCES AGENCY SERVICES LTD			
Alta Dirección	1		1
Directivos	2		2
ANTA S.A.			
Alta Dirección			
Directivos	1		1
CITY			
Alta Dirección	2		
Directivos	1		
Total general			
Alta Dirección	10	0	10
Directivos	14	8	22
	24	8	32
Porcentaje	75,00%	25%	100%
PERSONAS 40: Porcentaje de personas dentro de los órganos de gobierno de la organización por empresas y género, 2024			

GRUPO BEFEMAR						
	H <30 años	H 30-50 años	H > 50 años	M <30 años	M 30-50 años	M > 50 años
2023	0	1	14	0	2	5
2024	0	1	15	0	3	5

PERSONAS 41: Personas dentro de los órganos de gobierno por género y edad (<30 años; 30-50a; >50a), 23-24 ANE + ESCINDIDAS

Apoyo a la paternidad complementando el 100% del salario del trabajador.

Fomento de la flexibilidad: se implementa opciones como el teletrabajo un día a la semana, así como dependiendo de la actividad de cada colectivo se realizan acciones dirigidas a la conciliación para lograr un equilibrio entre el trabajo y la vida privada.

Auditoría salarial: se realiza una auditoría de salarios para asegurar que hombres y mujeres reciban el mismo salario por igual trabajo de esta forma se corrige cualquier brecha salarial que se identifique.

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, Air Nostrum Engineering and Maintenance Operations, Air Nostrum Global Services y ARA Gestión de Tripulaciones y Vuelo tienen un Plan de Igualdad cumpliendo la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo.

En todo el grupo Befemar hay desarrollado un Protocolo para la prevención y actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo en el ámbito laboral, para garantizar la protección de nuestros trabajadores.

El contenido del protocolo:

- Proporcionar modelos de documentos y formularios de quejas o denuncia.
- Promueve la cultura preventiva y la tolerancia cero frente al acoso.

Ambos protocolos están a disposición de los empleados en el portal corporativo.

Anualmente se realizan las siguientes campañas con cartelería y por mail con mensajes de apoyo:

Se celebra el 8 de marzo el “Día Internacional de las Mujeres y el 25 de noviembre el “Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra las mujeres” como una campaña anual en cada una de las empresas del Grupo.

ACCESIBILIDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Desde Grupo Befemar Global Management en cumplimiento con la Ley de Integración Social de Minusválidos (LISMI), que afecta a sociedades con más de 50 empleados, se trabaja en dos vías: una de ellas es sobre la integración de personas con discapacidad en los puestos de trabajo de las diferentes empresas, y la otra, debido a la dificultad por la complejidad del sector para la incorporación en puestos de trabajo, es sobre la excepcionalidad parcial que se renueva cada 3 años, la cual permite realizar medidas alternativas, como es realizar compras con Centros Especiales de Empleo y/o realizar donaciones a fundaciones cuyo único objeto es ayudar a la inserción o reinserción en el mercado laboral.

Actualmente tienen concedidas las excepciones las empresas que tienen más de 50 empleados: ANE, ANEM, GLOBAL SERVICES y ARA GTV.

Todos los años y dentro del expediente de excepcionalidad, se presenta en Conselleria la Memoria Anual a la Dirección Territorial de Ocupación.

La plantilla 2024 de personas con discapacidad funcional, se refleja en el cuadro:
 Número total de personas con diversidad funcional 2024. Porcentaje con respecto al total.

Sociedad	Porcentaje 2024
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.	0,00%
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	0,18%
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	0,53%
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.	0,20%
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.	0,00%
Total general	0,91%

En concreto en la Memoria del 2024 de Air Nostrum, se propuso incorporar al 2% de la plantilla y la cuenta de resultados fue la siguiente:

Cómputo total centros especiales empleo (CEE), y contratación

<i>Total facturado a Centros Especiales de Empleo</i>	<i><u>63.067,19</u></i>	<i>2,91 personas con discapacidad</i>
<i>Incorporación de discapacitados en plantilla</i>		<i>0 personas con discapacidad</i>
<i>Donación</i>	<i><u>138.348</u></i>	<i>12,81 personas con discapacidad</i>
<i>Total</i>	<i>16</i>	<i>15,72</i>

En las Memorias correspondientes al mes de mayo 2024, la cuenta de resultados fue la siguiente:
 En ARA GTV,

Cómputo total centros especiales empleo (CEE), y contratación

<i>Total facturado a Centros Especiales de Empleo</i>	<i><u>2.441</u></i>	<i>0,11</i>
<i>Incorporación de discapacitados en plantilla</i>		<i>2,84 personas con discapacidad</i>
<i>Donación</i>		
<i>Total</i>	<i>3,01</i>	<i>2,95</i>

En Air Nostrum Global Services:

Cómputo total centros especiales empleo (CEE), y contratación

<i>Total facturado a Centros Especiales de Empleo</i>	<i><u>155.226</u></i>	<i>7,18 personas con discapacidad</i>
<i>Incorporación de discapacitados en plantilla</i>		<i>1 personas con discapacidad</i>
<i>Donación</i>		

En ANEM,	Total	6,7	8,18
Cómputo total centros especiales empleo (CEE), y contratación			
Total facturado a Centros Especiales de Empleo		<u>255.261</u>	11,8 personas con discapacidad
Incorporación de discapacitados en plantilla			3 personas con discapacidad
	Total	15,36	14,8

También hay establecido un procedimiento del “Proceso de inserción laboral de personas con discapacidad” tanto en Air Nostrum como en las empresas escindidas para empleo y realización de prácticas cuyo objetivo es definir el proceso de inserción laboral de personas con discapacidad por el que se ocuparán los puestos vacantes en el grupo de empresas.

Trabajamos con los siguientes Centros Especiales de Empleo, que se dedican a diversas actividades.

Integrat: Limpieza

Imprenta La plaça: imprenta y material papelería

Vistalia: Papelería, Mobiliario, Uniformidad

Iturri: Uniformidad, equipos prevención

Mape o Epilan: Productos y servicios de protección personal

INCLUSIÓN DE MINORÍAS Y PERSONAS EN RIESGO DE EXCLUSIÓN SOCIAL

Dentro de los canales de comunicación y denuncia que puede utilizar el empleado con la empresa, en el año 2024, a fin de continuar con el cumplimiento de lo previsto en la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción, se ha mantenido vigente el Sistema Interno de Información (SII), que fue implementado en el año 2023 previa consulta con la representación legal de los trabajadores, de conformidad con la citada norma. La persona Responsable del Sistema Interno de Información también se ha mantenido en 2024, al igual que el Reglamento del Sistema Interno de Información vigente y la persona Suplente del Responsable del Sistema Interno de Información, cuya designación también se mantiene en 2024.

El procedimiento de gestión de las denuncias se detalla en una norma interna de obligado cumplimiento, el Reglamento del Sistema Interno de Información. En atención a esta norma, en 2023 se implementó una plataforma tecnológica como línea de comunicación preferente para informar sobre posibles irregularidades. Este canal preferente, denominado “Ética y Canal de Denuncias”, ha estado disponible en 2024 y lo continúa estando, pudiendo acceder al mismo a través de las webs corporativas y también a través de la intranet de cada empresa. Por la especial actividad de Air Nostrum y otras empresas de la organización, en cumplimiento de la normativa específica en materia de Seguridad

Aérea, los procedimientos de comunicación y gestión de denuncias existentes con anterioridad a la Ley 2/2023 no varían y siguen en funcionamiento, tanto para Operaciones vuelo como para el Mantenimiento de las aeronaves.

Además, las personas que quieran solicitar información o plantear inquietudes acerca de la ética y la conducta empresarial responsable en las operaciones de la organización y sus relaciones comerciales, pueden comunicarse de manera directa con el Responsable de Cumplimiento o *Compliance Officer* de la organización, que atenderá las peticiones o consultas bajo los principios de confidencialidad, imparcialidad, buena fe, prohibición de represalias y demás principios éticos, garantías y mecanismos de protección establecidos en el Código Ético y en el Reglamento del Sistema Interno de Información.

CLIENTES. VIAJAR CON NOSOTROS

SATISFACCIÓN DEL CLIENTE

La satisfacción del cliente es un pilar estratégico para el Grupo, que refleja nuestro compromiso con la excelencia en el servicio y la creación de experiencias de viaje excepcionales. Permite evaluar si las operaciones cumplen las expectativas de los pasajeros, medir la calidad de los servicios, identificar áreas de mejora y consolidar su fidelidad. Este enfoque asegura que todos los procesos, desde la planificación hasta la ejecución, estén orientados a ofrecer un servicio de máxima calidad, conectando personas y regiones de manera eficiente y responsable.

La excelencia operativa, particularmente en el mantenimiento de aeronaves y componentes, es un objetivo prioritario para empresas del Grupo como ANEM y ANTA. Esta dedicación garantiza la seguridad, fiabilidad y puntualidad de las operaciones, elementos clave para la satisfacción del cliente. Como parte integral de la cadena de valor del transporte aéreo, nuestro propósito es proporcionar un servicio sobresaliente, con **Iberia** como cliente principal, reforzando nuestra posición como socio estratégico dentro del Grupo IAG. A través de la mejora continua, la innovación y un enfoque centrado en el pasajero, el Grupo no solo cumple con los estándares más exigentes de la industria, sino que también se consolida como referente en la entrega de un servicio excepcional que fortalece la confianza y la preferencia de nuestros clientes.



EXPERIENCIA DEL PASAJERO

En el Grupo, el principio de “**compromiso con el pasajero**”, integrado en el Código Ético, guía todas las actuaciones, impregnando la cultura organizacional de cada persona que trabaja en o para el Grupo.

En Air Nostrum, la experiencia del pasajero es un pilar estratégico que define nuestra identidad y compromiso con la excelencia. Cada interacción con los pasajeros es una oportunidad para generar confianza, lealtad y satisfacción, fortaleciendo la posición en un sector altamente competitivo. Priorizar la experiencia del pasajero no solo nos permite

cumplir con sus expectativas, sino también anticiparnos a sus necesidades, ofreciendo un servicio personalizado, seguro y memorable. Este enfoque es fundamental para consolidar nuestra reputación, fomentar la fidelidad a la marca y contribuir al desarrollo sostenible de la aviación, alineándonos con los valores de calidad y responsabilidad caracterizan a la compañía.

Los dos métodos más comúnmente utilizados para medir esta experiencia son el *Net Promoter Score* (NPS) y el *Customer Satisfaction Score* (CSAT). El NPS evalúa el grado en que los clientes recomendarían una compañía midiendo así su lealtad y el CSAT se centra en medir la satisfacción del cliente con el servicio proporcionado.

Ambos indicadores son utilizados en la compañía para evaluar nuestro desempeño y son motivo de seguimiento y análisis semanal y mensual en pro del objetivo de mejora continua. Además, en línea con este compromiso con la satisfacción del cliente, el NPS forma parte de los objetivos corporativos a efecto de retribución variable.

Para nosotros estos indicadores son esenciales para:

- Fidelizar y aumentar la lealtad de nuestros pasajeros, buscando crear promotores de la marca.
- Definir prioridades, asignar recursos de manera eficiente y enfocarnos en iniciativas que tengan un impacto directo en la experiencia del cliente.
- Obtener evaluación cuantificable para identificar puntos fuertes y débiles y elaborar estrategias de mejora
- Benchmarking: permite la comparativa con las aerolíneas competidoras

DATOS

El NPS de Air Nostrum cierra 2024 con un 36,6, registrando el 2º mejor dato de nuestro histórico y quedando a sólo 2 décimas de nuestro récord en 2023.

Si descontamos los días de fuerza mayor causados por las fuertes DANAs sufridas en Palma de Mallorca, Málaga y Valencia, el indicador alcanza un récord histórico de 37,2, siendo nuestro mejor dato hasta la fecha y situándonos como el 3º operador con mejor resultado dentro del Grupo IAG.

En cuanto a la satisfacción por atributos, el cierre de 2024 arroja excelentes resultados para los procesos de Facturación y Embarque, así como para los Mensajes del Comandante y la Atención recibida por parte de la Tripulación de cabina, quedando todos los atributos por encima del 75% de satisfacción.

2025 comienza con muy buen desempeño y registra un NPS de 41,4 para el primer trimestre del año.

Salud y bienestar del pasajero: la salud y el bienestar de los pasajeros es prioridad y parte integral de su experiencia de viaje. Implementamos medidas para garantizar un ambiente seguro a bordo, y opciones de catering que incluyen menús saludables y

adaptados. Además, ofrecemos información clara y accesible sobre medidas de seguridad sanitaria y fomentamos un entorno de viaje tranquilo y confortable, contribuyendo a la tranquilidad y satisfacción de nuestros viajeros. Este compromiso refuerza nuestra misión de proporcionar una experiencia de viaje no solo satisfactoria, sino también segura y saludable.

CADENA DE VALOR SOSTENIBLE

GESTIÓN RESPONSABLE DE LA CADENA DE SUMINISTRO

El Grupo es consciente de que las empresas debemos actuar de forma responsable y diligente en la cadena de suministro contribuyendo a la transformación sostenible de la cadena de valor. Las normas internacionales vigentes sobre conducta empresarial responsable especifican que las empresas deben de proteger los derechos humanos y abordar la protección del medio ambiente en todas sus operaciones y cadena de valor.

Los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, reconocen la responsabilidad de las empresas de ejercer la diligencia debida en materia de derechos humanos detectando, previniendo y mitigando los efectos adversos de sus operaciones sobre ellos y dando cuenta de cómo abordan dichos efectos.

Las prácticas sostenibles promovidas desde la empresa en materia de calidad, responsabilidad ambiental y derechos humanos no son sólo una cuestión interna sino que avanzan extendiéndose por nuestra cadena de suministro buscando la maduración hacia criterios de sostenibilidad y gestión de riesgos que nos permita una transformación resiliente.

Serán objeto de control y seguimiento ambiental las empresas que presten servicios de alto impacto en la actividad de Grupo, ya sea en oficinas, vuelo o talleres de mantenimiento.

Los principales proveedores reciben al inicio de su actividad comercial el Manual de buenas prácticas ambientales para empresas contratadas, así como la Política Ambiental con el fin de informarles de nuestros valores y compromisos medioambientales. Se les solicita sus certificaciones en materia ambiental y sus políticas asociadas con el fin de valorar su compromiso con el entorno.

Según la frecuencia de servicio y su impacto ambiental se evalúa la necesidad de realizar inspecciones al proveedor para medir su desempeño. Las inspecciones pueden ser periódicas o ad hoc.

En cuanto al enfoque de la organización desde el punto de vista de los sistemas de gestión de compliance penal y tributarios implementados en 2024, y en relación con la contratación de proveedores, las Compañías han aplicado criterios de responsabilidad y buen gobierno mediante la aprobación de políticas y procedimientos para asegurar el control de todas las áreas y departamentos de éstas, de modo que su funcionamiento resulte absolutamente transparente verificable y auditable.

Desde la aprobación de estas normas internas en 2024 y su entrada en vigor, a los fines de mitigar los riesgos legales derivados de la subcontratación de servicios y/o trabajos se procede, a través de los **Cuestionarios y Formularios** aprobados al efecto, a la evaluación de riesgos penales y tributarios y se incluye, con carácter previo al inicio de los

servicios o trabajos contratados, una cláusula en las condiciones contractuales suscritas con el socio de negocio, en virtud del cual, ambas partes expresan su compromiso inequívoco de respeto al ordenamiento jurídico y, particularmente, en relación con aquellas materias que representan un mayor riesgo de comisión de delitos en el seno de la organización.

El *Compliance Officer* vela porque la Política y el Procedimiento indicados sean revisados a los fines de adaptarlos, en su caso, a los cambios normativos, organizativos o estructurales que acontezcan en la organización. Asimismo, vela por la observancia y cumplimiento de la Política y pondrá en conocimiento del Responsable del Sistema Interno de Información, a través del canal preferente de comunicación “Ética y Canal de Denuncias”, la existencia de posibles incumplimientos de los que tenga noticia.

En 2025 se prevé intensificar la implementación de la Diligencia Debida mediante la coordinación con los Departamentos responsables y a través de acciones formativas y de sensibilización para promover la más amplia difusión de la Diligencia Debida, proporcionándoles desde el Departamento de Cumplimiento Normativo los instrumentos adecuados para favorecer su aplicación.

Avanzando en nuestro compromiso de diligencia debida y en coherencia con el Código Ético, en el año 2025, se actualizará la “**Política de diligencia debida con socios de negocio**”.

Esta Política obedece, a su vez, a una visión estratégica para avanzar en la integración efectiva de las cuestiones ambientales, sociales y de buen gobierno (ESG) en el proceso de toma de decisiones de la compañía, en el desarrollo de sus productos y servicios y en la relación con los principales actores de la cadena. La colaboración con ellos es clave para cumplir con excelencia estos rigurosos estándares.

La Política de Diligencia Debida se basará, entre otros, en los siguientes convenios y compromisos Internacionales:

- Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas.
- Principios Rectores de Empresa y Derechos Humanos de Naciones Unidas.
- Convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Convención sobre los Derechos del Niño de las Naciones Unidas.
- Líneas Directrices de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico para Empresas Multinacionales (OCDE).
- Pacto Verde Europeo.
- Directiva Diligencia Debida, Directiva (EU) 2024/ 1760 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de junio de 2024 sobre diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad, en adelante CSDDD.
- Reglamento (UE) 2024/3015 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre por el que se prohíben en el mercado de la Unión los productos realizados con trabajo forzoso.

Durante el ejercicio 2024, los principales proveedores por volumen de facturación son los siguientes:

- Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. (104 MM €)

- Aena, S.M.E., S.A. (74 MM €)
- Compañía Española Distribuidora de Petróleos, S.A. (CEPSA) (66 MM €)

DERECHOS HUMANOS

Grupo Befemar Global Management ha promovido desde sus inicios y como una de sus prioridades, un comportamiento íntegro y de respeto a los Derechos Humanos en el ejercicio de su actividad, formando estos principios parte de su cultura corporativa. Por tanto, existe el compromiso de actuar en toda ocasión de conformidad con la legislación vigente, garantizando el respeto y las prácticas éticas internacionalmente aceptadas.

Como el Grupo, reconocemos la importancia fundamental de respetar y promover los derechos humanos en todas las áreas de nuestra organización. Nuestro compromiso se basa en los principios universales de igualdad, dignidad y justicia, y se alinea con los estándares internacionales y las mejores prácticas. A continuación, presentamos nuestro compromiso empresarial con los derechos humanos:

Respeto y cumplimiento: nos comprometemos a respetar y cumplir los derechos humanos en todas nuestras operaciones, decisiones y relaciones comerciales. Esto incluye el respeto a la Carta Internacional de Derechos Humanos, los principios rectores sobre Empresas y Derechos Humanos de Naciones Unidas, las líneas directrices de la OCDE para empresas multinacionales y los estándares de desempeño de IFC.

Sensibilización: fomentamos una cultura de respeto y sensibilidad hacia las diferencias individuales.

No Discriminación: no toleramos la discriminación por motivos de género, raza, religión, orientación sexual, discapacidad o cualquier otra característica protegida por los derechos humanos. Promovemos la igualdad de oportunidades y la diversidad en nuestra organización.

En 2024, Air Nostrum ha registrado cero denuncias por vulneración de derechos humanos, un testimonio de nuestro compromiso con los Principios Rectores sobre Empresas y Derechos Humanos de Naciones Unidas, las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas y los principios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Este logro refleja los esfuerzos por mantener un entorno laboral justo, seguro y libre de cualquier forma de abuso, asegurando el cumplimiento de los estándares éticos y laborales internacionales.

En resumen, nuestro compromiso con los derechos humanos es integral y parte esencial de nuestra cultura organizacional. Trabajamos para crear un entorno donde todos los individuos sean tratados con dignidad y respeto. Siempre nos esforzamos por ser agentes de cambio positivo en la promoción y protección de los derechos fundamentales.

COMPROMISO CON LA COMUNIDAD

DIÁLOGO SOCIAL

Para el Grupo Befemar, el diálogo social desempeña un papel fundamental al interactuar con los agentes sociales. Con el diálogo se busca:

- 1) **Transparencia y compromiso:**
- 2) **Identificación de temas relevantes:** hablando con nuestros empleados a través de sus interlocutores sociales.
- 3) **Materialidad y priorización:**
- 4) **Mejora continua:** Con el dialogo social buscamos un proceso continuo que nos permita aprender y adaptarnos.

En resumen, el dialogo social permite la escucha activa de las necesidades y el intercambio positivo fomentando, la participación y garantizando que las acciones de la empresa estén alineadas con las expectativas de la Dirección.

Como buena práctica, somos conscientes del papel que juegan la representación legal de las personas trabajadoras en la defensa de los intereses de éstos. Por ello, se garantiza en todo momento el trato igualitario, no discriminatorio y respetuoso con la libertad de asociación, respetando los convenios y/o el marco legislativo que le es de aplicación.

En el 2024 la representación legal de las personas trabajadoras que hubo en las distintas empresas y centros de trabajo fueron los siguientes:

- **AIR NOSTRUM LAM S.A.U**

Miembros de comités de empresa 2024

Miembros de C. Empresa	Quart	Apto de Valencia
CCOO	2	1
UPPA	2	
SEPLA	10	
STVALA	3	
Total	17	

Delegados de personal 2024

Delegados de personal	Apto. Madrid	Apto. Málaga	Apto. Palma de Mallorca
USO	1	1	1
CCOO	2		
Total	3	1	1

Delegados de la LOLS 2024

<u>Sindicatos</u>	<u>2023</u>	<u>2024</u>
CCOO	2	2
STAVLA	2	2
SEPLA	2	2
UPPA	2	2
<u>Total</u>	8	8

- AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS, S.L.U.

Miembros de comités de empresa 2024

Miembros de C. Empresa	Hangar Valencia
USO-ATMA	8
ASETMA	5
Total	13

Delegados de personal 2024

Delegados de personal	Apto. Madrid
USO-ATMA	3
Total	3

<u>Delegados de la LOLS</u> <u>2024</u> <u>Sindicatos</u>	<u>Nº</u>
USO-ATMA	1
ATMA	1
ASETMA	1
<u>Total</u>	3

- AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.U.

Miembros de comités de empresa 2024

Miembros de C. Empresa	Quart
USOCV	9
Total	9

*En ANGS no corresponde delegado de la LOLS por tener un volumen de plantilla inferior a 250 trabajadores.

- **ARA GESTIÓN DE TRIPULACIONES Y VUELO, S.L.U**

Miembros de comités de empresa 2024

Miembros de C. Empresa	Quart
USOCV	9
Total	9

*En ARAGTV no corresponde delegado de la LOLS por tener un volumen de plantilla inferior a 250 trabajadores.

- **AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS, S.L.U.**

Delegados de personal 2024

Delegados de personal	Apto. Madrid
USOCV	1
Total	1

*En ANAT no corresponde delegado de la LOLS por tener un volumen de plantilla inferior a 250 trabajadores.

En 2024 existen representantes de las personas trabajadoras en las sociedades: Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, Air Nostrum Engineering and Maintenance Operations, Air Nostrum Global Services, ARA Gestión de Tripulaciones y Vuelo y en Air Nostrum Training Operations organizados.

Como instrumento de buenas prácticas existen para tratar temas específicos, por cada una de las empresas:

Comités de Interpretación y negociación de convenios colectivos, comités de programación, ambos con una periodicidad mensual; comités de Igualdad y comités de Seguridad y Salud laboral, con una periodicidad trimestral.

Existe la posibilidad de convocar comités extraordinarios ante cualquier situación que lo requiera.

CONTRIBUCIÓN A LA COMUNIDAD

El Grupo Befemar tiene un impacto en las poblaciones locales circundantes a Valencia; el 50% de nuestra plantilla reside en el municipio de Quart de Poblet.

Los principales municipios con mayor volumen de empleados son Bétera, La Pobla de Vallbona, Manises, Mislata, Paiporta, Paterna, Quart de Poblet, Ribarroja, Torrente....

En lo que concierne a relaciones externas, y para potenciar la colaboración en el ámbito de la educación y la formación, Air Nostrum, así como el resto de las empresas del Grupo colaboran con diversas universidades y/o institutos de formación profesional tales como: Universidad de Valencia, Universidad Politécnica o la Universidad Miguel Hernández de Elche, estando abiertos a la colaboración con otras instituciones para sus estudiantes tanto a nivel nacional como internacional.

Anualmente y desde hace muchos años colaboramos con diversas Universidades y Centros/ Institutos de Formación Profesional de Valencia, o en cualquier ciudad o provincia que nos lo solicitan.

Para los puestos del colectivo de Oficinas, en categoría de administrativos o técnicos, procediendo de Universidad de Valencia, la Florida, EDEM, ESIC, las titulaciones requeridas con mayor frecuencia son: Grados de ADE, Turismo, Económicas, International Business, Marketing, etc. También los estudiantes provienen de la Universidad Politécnica de Valencia y Madrid, principalmente con la cátedra de ingeniería aeronáutica y en general, son admitidos de cualquier otra procedencia de estudios técnicos de ingeniería. Las prácticas son tanto curriculares que tienen una duración de 300 horas y extracurriculares puede llegar hasta 900 horas.

Con los Centros de Formación Profesional e Institutos tanto de la provincia de Valencia como de Córdoba, zonas más solicitantes, requerimos estudios para puestos de administrativos, ayudantes técnico mantenimiento de aeronaves e informáticos siendo en este caso la duración máxima de 300 horas.

Todos los estudiantes tienen, con anterioridad al inicio, unas funciones determinadas y un tutor designado, para que la práctica sirva para completar su formación y su inicio en el mundo empresarial y a la vez, para que nuestras empresas adquieran con los años el valor del talento joven que contribuya a impulsar el crecimiento de la organización.

Centro	GLOBAL	ARA GTV	ANE	ANEM	ANTO	AVIATECH
EDEM	1					
Univ.La Florida				1		
Univ. Politécnica	1		1	7		1
Univ. Valencia	1	2				
Instituto La Florida	2			1		
Instituto Mediterraneo	1					
Instituto Salesianos			1			
Univ. Psicología Madrid					1	
Instituto Saxion				1		
Instituto Pere Boil				1		
Instituto Suravian						1
Instituto Adaits						2
Aviation Group Maintenance						1
Instituto Cesur						1
TOTALES	6	2	2	11	1	6

PERSONAS 42: Colaboradores 2023

Centro	GLOBAL	ARA GTV	ANE	ANEM	AVIATECH
EDEM	1				
ADA ITS					1
Univ. Politécnica	2			13	
Univ. Valencia	4			1	
C.D.P. EUFP. CAMPUS EUROPEO DE FORMACION PROFESIONAL					1
				1	
Univ. Autónoma Madrid			2		
CIPFP MISLATA		1			
CENTRO BROT MADRID			1		
CENTRO PRIVAT FP CAPITOL	1				
CENTRO PRIVAT FP CAMPUS CENTRE D'ESTUDIS	1				
Instituto Pere Boil				1	
EVES	2				
CITHE					1
Colegio Aquila Madrid			1		
I.E.S. ZOCO					1
MEDITERRANEO INTERNATIONAL	4			2	
TOTALES	15	1	4	18	4

PERSONAS 43: Colaboradores 2024

ACCIONES DE ASOCIACIÓN O PATROCINIO

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo

	2023	2024
ERA (European Regions Airline Association)	35.000 €	37.608,36 €
Exceltur – Alianza para la excelencia turística	25.000 €	26.250 €
IATA (Cuotas Ene-Jun)	12.914 €	13.455 €
ALA (Asociación de Líneas Aéreas de España)	10.000 €	10.000 €
AVE (Asociación Valenciana de Empresarios)	10.000 €	10.000 €
Fundación Connexus	6.000 €	7.000 €
UPV - Cátedra de Cultura Empresarial – Consejo Social	3.000 €	3.000 €
Mesa del Turismo de España	2.500 €	2.500 €

Universidad de Valencia (Premio Grado de Turismo)	1.000 €	500 €
AEQP – ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE QUART DE POBLET	200 €	200 €
Fundación Broseta	144 €	144 €

Air Nostrum Global Services

	2023	2024
EDEM (Escuela de empresa, negocios y management)	10.000 €	10.000 €
APD (Asociación para el Progreso de la Dirección)	7.300 €	7.596,94 €
CEV (Confederación Empresarial de la Comunitat Valenciana)	6.489 €	6.685 €
CEO POR LA DIVERSIDAD	1.700 €	1.700 €
ADEIT (Fundación Universidad-Empresa de la Universitat de Valencia)	1.000 €	2.500 €

PROYECTOS CON ENTIDADES DEL TERCER SECTOR

En 2024 se han mantenido la colaboración de proyectos de otros años con ONGs:

Aviación Sin Fronteras

- Colaboración continuada con billetes para el traslado de voluntarios a petición de la ONG, venta a bordo de productos solidarios

Fundación Esperanza y Alegría

Billetes para sorteo en su gala benéfica anual 2024

Fundación Envera

- Billetes para sorteo en torneo benéfico deportivo 2024

Fundación COSO

- Billetes para los ganadores de los Premios COSO para estudiantes de

Comunicación 2024

COIAE (Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España)

- Octubre 2024: Patrocinio del premio al Ingeniero del Año 2023 del COIAE, con 610€

FESBAL (Federación Española de Bancos de Alimentos)

A finales de noviembre de cada año celebramos la campaña de alimentos, colaborando con la organización es una campaña cada año y por cada empresa.

En 2023 se recogieron 383 kilos de alimentos y en 2024 se recogieron 250 kilos, entre todos los empleados.

05

A TRAVÉS DE UNA GOBERNANZA RESPONSABLE

Estructura de gobierno: Liderando desde la acción	114
Relación con los grupos de interés	119
Gestión de la Ética y el Cumplimiento	123
Abordando la Gestión de Riesgos	127
Delitos de corrupción, soborno y blanqueo	144
Implementando y cumpliendo las políticas	146
Hitos clave en 2024 y objetivos 2025	150

A TRAVÉS DE UNA GOBERNANZA RESPONSABLE

Se han
implementado/aprobado
más de 13 políticas en
compliance penal y
tributario

Todas las Sociedades del
grupo disponen de una
función de Control y Gestión
del **cumplimiento ESG**

Se ha aprobado la Política
de Diligencia Debida

Aprobación e
implementación los
sistemas de gestión de
compliance penal y
tributario

Creación de un equipo
multidepartamental para la
identificación y gestión de
riesgos climáticos

Aprobación por el Consejo
de la Política de Gestión de
Riesgos

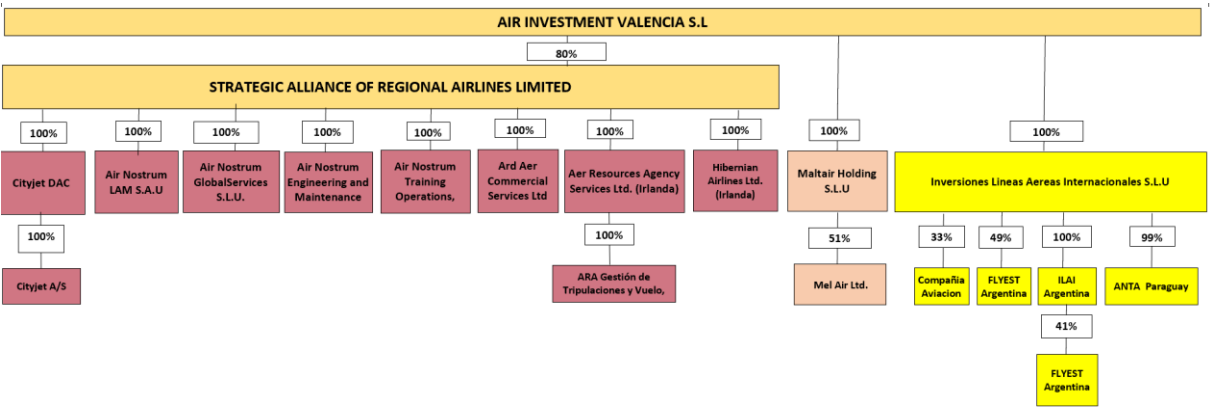
Reconocimiento por la
Norma UNE 19601:2017
Sistema de gestión de
compliance penal y por la
Norma UNE 19602:2019
Sistema de gestión de
compliance tributario

ESTRUCTURA DE GOBIERNO: LIDERANDO DESDE LA ACCIÓN

ESTRUCTURA Y COMPOSICIÓN DE LA GOBERNANZA. EL GOBIERNO DE LA SOSTENIBILIDAD

La gobernanza de nuestra empresa está diseñada para garantizar una gestión efectiva y responsable, abordando de manera integral los aspectos ambientales, sociales y de gobernanza (ESG). La estructura del Grupo Befemar se compone principalmente del Consejo de Administración y diversos comités encargados de la supervisión y toma de decisiones relacionadas con la sostenibilidad y el cumplimiento ESG.

El Grupo Befemar Global está conformado por varias sociedades, entre las que se incluyen ANEM, ANGS, ANE, ARA GTV y ATO. Estas entidades contribuyen al funcionamiento y resultados en materia de sostenibilidad en su conjunto.



Desde el mes de septiembre de 2023, se produjo la integración de las antedichas sociedades en la holding irlandesa STRATEGIC ALLIANCE OF REGIONAL AIRLINES LIMITED (SARA). Esta integración se produce tras haber obtenido las autorizaciones necesarias en materia de competencia de la UE, así como por parte de SEPI. Fruto de esta transacción se adhiere al grupo, una nueva aerolínea, CITYJET DAC, proveedor de servicios de wet-lease en el norte de Europa.

Es importante destacar que todos los Consejos de Administración de las sociedades dentro del grupo Befemar Global reportan al consejo de AIR INVESTMENT VALENCIA, S.L., quién reporta directamente al Administrador Único de la sociedad Befemar Global. Esta estructura de gobierno corporativo asegura una coordinación efectiva y una alineación estratégica en todas las operaciones del grupo, promoviendo así el cumplimiento ESG y dotando de eficiencia y coherencia a la toma de decisiones a nivel corporativo.

A continuación, se van a detallar los aspectos generales aplicables a todas las sociedades del Grupo en relación con la estructura y composición de la gobernanza:

- **Consejo de Administración:** La administración y representación de todas las sociedades del Grupo estará a cargo de un Consejo de Administración que:
 - o Está integrado por un mínimo de tres miembros y un máximo de doce, a quienes corresponde el poder de representación de forma colegiada.
 - o Se compone de dos consejeros dominicales, de los cuales uno de ellos es ejecutivo en AIR NOSTRUM LAM, AIR NOSTRUM GLOBAL MANAGEMENT, S.L. y AIR INVESTMENT VALENCIA, S.L. un consejero independiente y un secretario no consejero.
 - o Celebrará sesiones cuando así lo disponga el Presidente, debiendo reunirse al menos cuatro veces al año.
 - o Los consejeros contarán con información suficiente y adecuada para el ejercicio de sus funciones y tendrán derecho a obtener de la sociedad el asesoramiento preciso.
- **Junta General:** La sociedad deberá facilitar el ejercicio de asistencia e información en la Junta General en condiciones de igualdad.

Remuneración de consejeros: La remuneración del consejo de administración será la adecuada para atraer y retener a los consejeros del perfil deseado y retribuir la dedicación, cualificación y responsabilidad social corporativa que exija el cargo.

- **Comité de Gestión:** Como representante de la alta dirección de las sociedades del Grupo, promoverá una política adecuada de sostenibilidad en materias medioambientales y sociales, ofreciendo de forma transparente información suficiente sobre su desarrollo, aplicación y resultados. Cabe destacar que una parte de la retribución variable está condicionada al éxito en el cumplimiento de los hitos ESG, tales como el objetivo dirigido a reducir la huella de Carbono y la búsqueda de un equilibrio financiero que permita generar beneficios. Este objetivo de rentabilidad sostenible se alcanzará respetando la ley, las normas de régimen interno y la ética empresarial.
- **Auditoría Interna:** Las Sociedades del grupo disponen de una función de Control y Gestión del cumplimiento ESG, articulada a través del departamento de Auditoría Interna, que desempeña un papel proactivo en los Consejos de las sociedades del grupo, exponiendo al Consejo de forma anual el Mapa de Riesgos y el Plan de Auditoría Anual.

Asimismo, en la sociedad AIR NOSTRUM LAM contamos con un Reglamento del Consejo de Administración que establece las normas, funciones y responsabilidades sociales corporativas. Este reglamento será aplicable durante el ejercicio 2025 a los demás Consejos del Grupo Befemar, garantizando así la consistencia en las prácticas de los miembros del Consejo de Administración, reflejando el compromiso y la transparencia en todas las operaciones.

Desde gobernanza, se definen los principales tipos de comités, que se celebran generalmente con periodicidad semanal, aplicables a las empresas del grupo:

- **Comité de Gestión:** Supervisar, dirigir las operaciones diarias y estratégicas, tomar decisiones clave en relación con las estrategias ambientales, sociales y de gobernanza

- **Comité de Planificación:** Desarrollar e implementar planes estratégicos con el fin de incorporar criterios éticos y sociales en la operativa de la sociedad
- **Comité de Producción:** Gestionar de manera eficiente los procesos de producción y los recursos para minimizar el impacto ambiental
- **Comité de Seguimiento:** Control del desarrollo de la operativa de la compañía, supervisión del progreso y evaluación del cumplimiento de objetivos
- **Comité de Seguridad y Salud ANEM Hangar Valencia:** Garantizar el cumplimiento de normativas de seguridad laboral, identificar y mitigar riesgos ambientales en la operativa del mantenimiento, fomentando prácticas sostenibles en la cultura de seguridad de la sociedad

Los Comités que aplican a cada empresa, así como los miembros de los Consejos de Administración de las sociedades del Grupo Befemar son:

	ANE	ANEM	ANGS	ARA GTV	ANTO
MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN					
Presidente	✓	✓	✓	✓	✓
Vicepresidente	✓	✓	✓	✓	✓
Consejero	✓	✓	✓	✓	✓
Secretario no consejero	✓	✓	✓	✓	✓
COMITÉS APLICABLES					
Comité de Gestión	✓	✓	✓	✓	✓
Comité de Planificación	✓	✓	✓	✓	✓
Comité de Producción	✓	✓	✓	✓	✓
Comité de Seguimiento	✓	✓	✓	✓	✓
Comité de Seguridad y Salud ANEM Hangar Valencia		✓			

Dentro de cada grupo de Comités, se establecen comités específicos para la toma de decisiones estratégicas operativas, de seguridad y de coordinación y entre estos, se destacan los siguientes que afectan de manera directa a la sostenibilidad del Grupo:

- Comité de Emisiones en materia medioambiental
- Comité de Planificación en mejorar la operativa para el cliente y otros grupos de interés
- Comités específicos de empresa en toma de decisiones estratégicas que garanticen la viabilidad y estabilidad social

LA GESTIÓN DEL IMPACTO

La gestión de impactos de la organización sobre la economía, el medioambiente y las personas se lleva a cabo a través del Comité de Gestión. Desde los departamentos de Dirección Financiera, Recursos Humanos y Medio Ambiente, se reporta directamente a este Comité, lo que asegura una gestión integrada y efectiva de la sostenibilidad en todas las sociedades y departamentos del Grupo Befemar.

El Comité de Gestión ha delegado la responsabilidad de gestionar estos impactos en las personas a cargo en los respectivos departamentos, garantizando una gestión eficaz en esta materia.

Además, es necesario destacar la creación de un Grupo de Trabajo en materia de Sostenibilidad, integrado por cinco áreas, RRHH, Financiero, Calidad, Planificación y control de gestión y Asesoría Jurídica. Entre sus principales funciones destacan, no solo la de supervisar y coordinar todas las iniciativas en materia de sostenibilidad, sino también gestionar directamente los impactos de la organización sobre la economía, el medio ambiente y las personas, con el fin de promover la conciencia y la cultura de sostenibilidad en todo el Grupo.

FUNCIÓN DEL MÁXIMO ÓRGANO DE GOBIERNO EN LA SUPERVISIÓN DE LA GESTIÓN DE LOS IMPACTOS

La función que desempeña el máximo órgano de gobierno y los altos ejecutivos en el desarrollo, la aprobación y la actualización del propósito de la organización, así como en la elaboración de estrategias o políticas relacionadas con el desarrollo sostenible, es fundamental para desarrollar el enfoque del Grupo hacia la sostenibilidad.

En relación con la supervisión del establecimiento de objetivos relacionados con los impactos materiales, riesgos y oportunidades, así como el monitoreo de su progreso, se llevan a cabo las siguientes acciones:

- Identificación de impactos: se identifican los impactos materiales, riesgos y oportunidades relacionados con la economía, el medio ambiente y las personas para posteriormente establecer objetivos específicos que nos permitan abordarlos y mitigar los riesgos.
- Seguimiento del progreso: se establecen sistemas de reporte por parte de los Comités de cada sociedad del Grupo con el fin de evaluar el progreso hacia los objetivos establecidos. Esto implica la realización de auditorías internas y externas, así como la revisión periódica de los indicadores clave de rendimiento.
- Participación de grupos de interés: fomentamos regularmente la participación de los grupos de interés en el proceso de toma de decisiones relacionadas con la sostenibilidad, a través de reuniones regulares entre el máximo órgano de gobierno y los grupos de interés, implementando mecanismos que faciliten la participación entre ambas partes, como encuestas o foros de discusión.

Consecuencia de todo lo anterior, el máximo órgano de gobierno y los altos ejecutivos desempeñan un papel crucial en el liderazgo y la supervisión de la sostenibilidad en la organización, cumpliendo con el establecimiento de objetivos y el monitoreo del progreso hacia ellos involucrando activamente a los grupos de interés en este proceso.

PRESIDENTE DEL MÁXIMO ÓRGANO DE GOBIERNO

El presidente del máximo órgano de gobierno del Grupo Befemar Global Management, el consejo de administración de Air Investment Valencia, S.L. actúa también como Administrador Único de Befemar Global Management, S.L. tomando a su vez todas las decisiones fundamentales en cuanto a liderazgo y supervisión de la sostenibilidad en la sociedad. A la misma vez, todas aquellas sociedades que forman parte del Grupo Befemar, reportan directamente al consejo de AIV, el cual está integrado a su vez por el Administrador Único de Befemar Global Management S.L., quien en última instancia decide sobre el funcionamiento del Grupo.

Designación y selección. Actualmente, no existe un procedimiento específico para la designación y selección del máximo órgano de gobierno y sus comités. No obstante, el Grupo reconoce la importancia de contar con opiniones de los grupos de interés, así como la independencia y competencias pertinentes para abordar los impactos de la Organización. La designación de los miembros integrantes de los diferentes consejos y comités se realiza atendiendo a sus méritos profesionales y experiencia en el área de su competencia y en el sector aéreo.

En este sentido, la Organización está comprometida para incluir estos criterios de designación y selección de los miembros en la próxima revisión del Reglamento del Consejo de Administración, que se llevará a cabo en 2025.

CONFLICTOS DE INTERÉS

El Grupo cuenta con un Reglamento del Consejo de Administración aprobado por la sociedad AIR NOSTRUM LAM, configurándose como una norma interna básica de conducta que establece los principios que deben regular la actuación de la Sociedad. Este reglamento se extenderá al resto de sociedades del Grupo a lo largo del ejercicio 2025.

Existe conflicto de interés cuando una obligación o una situación resultante de las actividades personales o asuntos económicos privados de una Persona Afectada pueda influir en su criterio a la hora de desempeñar sus obligaciones como miembro del Consejo de Administración.

Desde el Grupo, cuando se produzca una Situación de Conflicto, la Persona Afectada deberá:

- Desempeñar el cargo con la mayor diligencia y buscando siempre el interés de la Sociedad.
- Comunicar la existencia de la situación de conflicto de interés.
- Abstenerse de deliberar y votar en aquellos asuntos en los que pueda existir intereses contrapuestos.
- También es de aplicación lo dispuesto en la Ley de Sociedades de Capital, en concreto al deber de evitar situaciones de conflicto de interés:
- En todo caso, los administradores deberán comunicar a los demás administradores y, en su caso, al consejo de administración, o, tratándose de un administrador único, a la junta general cualquier situación de conflicto, directo o indirecto, que ellos o personas vinculadas a ellos pudieran tener con el interés de la sociedad

Además, en diciembre de 2024 fue aprobada la última versión del Código Ético de la Organización. En este documento se aborda la existencia de conflictos de interés entre sus

empleados, directivos o administradores, estableciendo normas claras y expectativas de comportamiento sobre cómo actuar en el caso de que se produjera este tipo de situaciones

CUESTIONES DE SOSTENIBILIDAD RELEVANTES

En el ejercicio 2023, la definición de temas relevantes en materia de sostenibilidad se basó en la evaluación y análisis con referencia del “*Airline Sustainability Reporting Handbook*” *Edition 2*, realizado por IATA, donde se adaptan las políticas establecidas en los *Global Reporting Initiative’s* (GRI) a las particularidades de las compañías aéreas. De acuerdo con lo establecido en dicho *Handbook* se han considerado los tópicos que se detallan a continuación, dado que todos ellos pueden ser relevantes para las líneas aéreas:

- Conducta y *compliance*
- Experiencia del cliente.
- Energía y emisiones
- Condiciones laborales
- Ruido
- Desarrollo de las personas
- Cadena de valor sostenible
- Residuos

Todo ello siguiendo la reflexión de dicho documento donde se indica que las líneas aéreas tienen que “integrar la sostenibilidad en su estrategia corporativa y escuchar y responder a sus grupos de interés”.

El Grupo, en el ejercicio 2024, en su trabajo de alineación hacia la nueva normativa relacionada con el reporting de la información de la sostenibilidad, CSRD y a las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (conocidas como NEIS o ESRS), inició un proceso de reflexión y trabajo en relación con el análisis de doble materialidad de las cuestiones de sostenibilidad relevantes cuya conclusión tendrá lugar en el ejercicio 2025.

RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS

ENFOQUE DE PARTICIPACIÓN

La comunicación y el diálogo constante constituyen el fundamento de la relación entre el Grupo Befemar y los distintos grupos de interés que lo integran. Nuestra principal meta es generar un impacto positivo en todas las áreas donde operamos, creando valor para todos nuestros grupos de interés.

Con este fin, cultivamos una cultura empresarial que promueve el aprecio por nuestros empleados, centrándonos en la diversidad, la inclusión y proporcionando oportunidades de crecimiento dentro de nuestra organización. Reconocemos el papel vital que desempeñan nuestros empleados en la entrega del servicio que nuestros pasajeros esperan, lo que constituye el núcleo de la creación de valor para todos nuestros grupos de interés.

Además, reconocemos y valoramos la colaboración activa de nuestros accionistas, entidades financieras y otros actores del mercado que respaldan la consecución de nuestros objetivos y la ejecución de nuestras estrategias comerciales. Esta colaboración es fundamental para fortalecer nuestra posición en el mercado y para garantizar un crecimiento sostenible a largo plazo.

Asimismo, mantenemos una estrecha colaboración con la industria en su conjunto, incluyendo a nuestros proveedores y reguladores. Consideramos que esta colaboración es esencial para mantener los altos estándares de seguridad y calidad que nuestros pasajeros esperan y merecen. Estamos promoviendo, junto a nuestros principales proveedores prácticas ambientales y sociales en toda nuestra cadena de suministro, asegurando que los productos y servicios que ofrecemos cumplan con los estándares de calidad y responsabilidad ambiental y social mejorando en lo posible cada año. Además, en línea con nuestra última versión del Código Ético aprobada en diciembre de 2024, nos comprometemos a respetar los derechos humanos en relación con todos los grupos de interés, asegurando así nuestra colaboración con todos ellos.

Mantenemos una relación de cooperación y diálogo constante con los reguladores y autoridades pertinentes, buscando cumplir con todas las normativas y estándares establecidos en el sector. Esta colaboración nos permite adaptarnos de manera efectiva a los cambios regulatorios y promover prácticas que beneficien tanto a nuestra empresa como al medio ambiente y la sociedad en su conjunto. Estos organismos son, fundamentalmente, el Ministerio de Transportes y, en concreto, la Dirección General de Aviación Civil y las agencias estatal y europea, AESA y EASA.

Adicionalmente, reconocemos la importancia de otros grupos de interés específicos del sector del transporte aéreo, como los organismos de aviación civil, cuyas regulaciones y directrices son fundamentales para garantizar la seguridad y el cumplimiento normativo de todas las operaciones. Del mismo modo, los sindicatos y asociaciones laborales representan un grupo de interés clave, con quienes mantenemos un diálogo abierto y constructivo para garantizar las condiciones laborales adecuadas y una relación laboral justa y equitativa, constituyéndose como un derecho en sí mismo el derecho de los trabajadores a constituir un sindicato, unirse a uno existente o su derecho a la negociación colectiva.

GRUPOS DE INTERÉS	Clientes
	Empleados
	Accionistas, entidades de crédito y otros grupos de interés financiero
	Proveedores y Subcontratistas
	Sector Público
	Sindicatos y Asociaciones

Finalmente, nuestros pasajeros y la comunidad son grupos de interés esenciales, cuyas expectativas y necesidades guían nuestras decisiones y acciones, y cuya confianza es fundamental para el continuo éxito de nuestra aerolínea.

PARTES INTERESADAS O GRUPOS DE INTERÉS

En 2024, el Grupo ha fortalecido significativamente su relación con los grupos de interés, consolidándola como una herramienta estratégica clave para comprender en profundidad sus intereses, expectativas y prioridades. Este enfoque reforzado permite alinear las iniciativas de sostenibilidad con las necesidades de proveedores, clientes, empleados, entidades financieras, organismos reguladores y otros actores relevantes, promoviendo un

diálogo continuo y estructurado que impulsa la creación de valor compartido y el cumplimiento de objetivos de sostenibilidad.

Para la identificación y relación con los grupos de interés, se ha definido y documentado un modelo de relación en el que se avanza y da cumplimiento con los requisitos de SBM-2 integrando Estándares Europeos de Informes de Sostenibilidad (ESRS) desarrollados bajo la CSRD.

Se han identificado una amplia gama de grupos de interés, incluyendo proveedores estratégicos, proveedores críticos, accionistas, entidades crediticias y grupos de interés financiero, clientes (como Iberia), sector público y organismos reguladores, y empleados. Los criterios de selección incluyeron el nivel de influencia en las operaciones y su relevancia para los objetivos de sostenibilidad. Para ello se elaboró un análisis de dependencia y relevancia, que nos ayudó a identificar a los grupos de interés estratégicos y cruciales. Utilizamos una matriz para categorizar a los grupos de interés según su poder, interés y legitimidad. Esto nos permitió priorizar a aquellos con mayor impacto y relevancia, asegurando un uso eficiente de los recursos y una participación efectiva de los grupos de interés.

Para facilitar y estandarizar los criterios de evaluación y las relaciones con los grupos de interés, se trabajó partiendo del Estándar AA1000 como marco reconocido globalmente y diseñado para garantizar la credibilidad y precisión de la gestión, el desempeño y los informes de sostenibilidad. Este estándar establece criterios para evaluar las relaciones con los grupos de interés, incluyendo aspectos como influencia, expectativas, nivel de interés y tipología de grupo.

Es importante considerar el nivel de familiaridad de los grupos de interés con los conceptos de sostenibilidad al diseñar estrategias de participación. Se han realizado entrevistas directas y grupos focales con los grupos de interés (ejecutivos, gerentes de área y responsables del departamento financiero) para asegurar la comprensión de los conceptos de doble materialidad.

SECTOR PÚBLICO

Air Nostrum es una compañía aérea con vocación de servicio público.

Durante los treinta años de existencia de Air Nostrum, la compañía ha ofrecido a la ciudadanía un medio de conexión aérea que ha contribuido a la vertebración del territorio, contribuyendo asimismo a su desarrollo.

La cohesión de los territorios es de gran importancia para el desarrollo sostenible de las economías y así lo considera la UE en su Libro Verde sobre la cohesión territorial Comisión Europea (2008), siendo la cohesión territorial una parte de la política de cohesión de la propia Comisión Europea.

En concreto, en España, distintos factores dificultan las conexiones entre territorios:

1. Las grandes distancias entre las distintas regiones de la Península.
2. La complicada orografía de algunos territorios que dificulta el desarrollo de unas adecuadas infraestructuras terrestres.
3. La conexión entre las islas entre sí y de estas con la Península.

4. La conexión de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla con la Península.

Ante estas circunstancias, la aviación regional se convierte en un instrumento fundamental para salvar estas distancias y conectar distintos territorios y personas.

En efecto, la conectividad aérea contribuye a la vertebración del territorio y, en muchos casos, Air Nostrum constituye la mejor manera de que la ciudadanía pueda conectar con el resto del mundo. Así, Air Nostrum es en algunos casos, la única compañía que opera en algunos aeropuertos regionales conectando a éstos con el Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid-Barajas, puerta de conexión con casi dos centenares de destinos.

En este contexto, la relación con las autoridades y los organismos públicos competentes en Aviación Civil en los países en los que la compañía opera constituye un elemento clave para el desarrollo de la actividad de la aerolínea en beneficio de la ciudadanía.

Air Nostrum siempre se ha mostrado a disposición de las distintas autoridades y organismos públicos para contribuir a un mejor desarrollo de los territorios en los que opera sus rutas y para ofrecer un mejor servicio a los pasajeros.

En todo caso, muestra de esta vocación de servicio público es la operación por parte de Air Nostrum de distintas rutas declaradas como “obligación de servicio público” (OSP). En estas rutas, la aerolínea presta un servicio público a la ciudadanía de territorios con difícil conexión, en un régimen especial establecido por la Administración Pública.

En 2024, Air Nostrum prestó servicios en las siguientes rutas declaradas como OSP:

- Palma de Mallorca (PMI) – Ibiza (IBZ).
- Palma de Mallorca (PMI) – Menorca (MAH).
- Ibiza (IBZ) – Menorca (MAH).
- Almería (LEI) – Sevilla (SVQ).
- Badajoz (BJZ) – Madrid (MAD).
- Badajoz (BJZ) – Barcelona (BCN).
- Melilla (MLN) – Almería (LEI)
- Melilla (MLN) – Sevilla (SVQ)
- Melilla (MLN) – Granada (GRX)
- Menorca (MAH) – Madrid (MAD)
- Estrasburgo (SXB) – Madrid (MAD)

Por otro lado, Air Nostrum también contribuye al desarrollo de distintos territorios mediante la suscripción de contratos de promoción y *marketing* con los que Air Nostrum pone al servicio de distintas administraciones autonómicas y locales todo un conjunto de medios de publicidad online y offline para promocionar a estos lugares a través de su red.

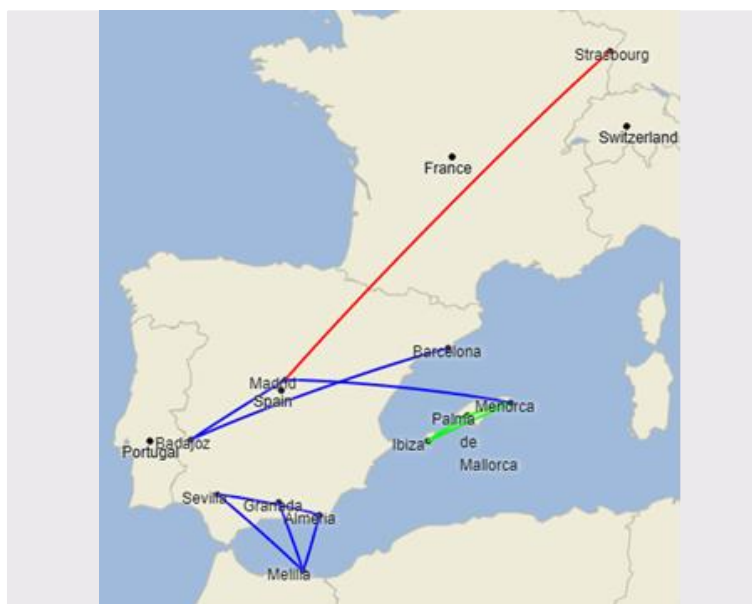
A la luz de lo anteriormente expuesto, la relación con el grupo de interés que representa el Sector Público es crucial para Air Nostrum.

La aerolínea utiliza distintos canales a multinivel para relacionarse con el Sector Público: participación en licitaciones públicas, consultas públicas y privadas, canales de información, comisiones e informes de seguimiento...

La relación con las autoridades y la Administración es continua dado el carácter regulado del mercado en el que desarrolla la compañía su actividad y la importancia que tienen los

contratos públicos para las operaciones de la aerolínea, especialmente, en algunos territorios.

La vocación de servicio público impera en la relación de la compañía con el Sector Público.



GESTIÓN DE LA ÉTICA Y EL CUMPLIMIENTO

COMPLIANCE PENAL Y TRIBUTARIO

En materia de compliance penal durante el año 2024 se ha continuado reforzando la cultura ética y de cumplimiento, impulsando de manera significativa la efectiva implantación de un **Sistema de Gestión de Compliance penal y tributario (“SGCPT”)** conforme a las directrices marcadas por el órgano de gobierno. En 2024 y como hito relevante en Compliance penal y tributario, la entidad certificadora de reconocido prestigio **AENOR ha certificado el SGCPT** conforme a la **Norma UNE 19601:2017** Sistema de gestión de compliance penal y conforme a la **Norma UNE 19602:2019** Sistema de gestión de compliance tributario.

De este modo, todas las personas que integran las compañías se caracterizan por defender y promover el cumplimiento y la observancia de la legalidad vigente. Las sociedades que a continuación se detallan han implementado los sistemas de gestión de *compliance* penal y tributario durante el año 2024 y en el seno de la organización se han aprobado las políticas de *compliance* penal y tributario y se han desarrollado otras políticas, procedimientos, registros e instrucciones. Todo ello en su conjunto constituyen normas internas, principios y valores para el buen gobierno, inspirando con ello la conducta profesional del equipo humano que las componen con el objetivo de perseguir, de esta manera, un funcionamiento correcto, íntegro, transparente y responsable en sus relaciones comerciales y profesionales, tanto a nivel interno como con clientes, proveedores, socios de negocio en general, competidores y con todas aquellas personas y entidades con las que interactúan en el desarrollo de su actividad profesional.

Las sociedades respecto a las que se ha implementado en 2024 el Sistema de Gestión de *Compliance* penal y tributario conforme a las normas españolas UNE 19601 y UNE 19602 respectivamente, son las siguientes:

- Air Investment Valencia, S.L. (**AIR INVESTMENT**)
- Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.U. (**AIR NOSTRUM**)
- Air Nostrum Global Services, S.L.U. (**ANGS**)
- Air Nostrum Engineering and Maintenance Operations, S.L.U. (**ANEM**)
- Air Nostrum Training Operations, S.L.U. (**ANTO**)
- Ara Gestión De Tripulaciones Y Vuelo, S.L.U. (**ARA GTV**)

Todas ellas en conjunto también, “**la organización**” o “**las Compañías**”.

En línea con lo apuntado, a lo largo del año 2024, las Compañías han impulsado importantes normas internas de obligado cumplimiento y han aprobado y están ya vigentes, entre otras políticas y procedimientos, el Código Ético, la Política de *compliance* penal, la Política de *compliance* tributario, la Política Anticorrupción, la Política de cumplimiento para principales socios de negocio y el Reglamento del Sistema Interno de Información (“**SII**”) -con el acceso general a la plataforma tecnológica “Ética y Canal de Denuncias” como cauce preferente para informar sobre las acciones u omisiones previstas en la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción (“**Ley 2/2023**”)-.

MECANISMO PARA SOLICITAR ASESORAMIENTO Y PLANTEAR INQUIETUDES ÉTICAS

En relación a los mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes éticas, las actuaciones llevadas a cabo durante el año 2024 se han centrado en continuar dando cumplimiento a las exigencias normativas en la materia, en coherencia con el Código Ético de la organización y con su firme compromiso y voluntad de reforzar la cultura ética, prevención y detección de incumplimientos.

En el año 2024, a fin de continuar con el cumplimiento de lo previsto en la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción, se ha mantenido vigente el **Sistema Interno de Información (SII)**, que fue implementado en el año 2023 previa consulta con la representación legal de los trabajadores, de conformidad con la citada norma. La persona Responsable del Sistema Interno de Información también se ha mantenido en 2024, al igual que el Reglamento del Sistema Interno de Información vigente y la persona Suplente del Responsable del Sistema Interno de Información.

El procedimiento de seguimiento de las denuncias, así como la política de protección de denunciantes se detalla con rigor en el **Reglamento del Sistema Interno de Información**, norma interna de obligado cumplimiento. En atención a esta norma, en 2023 se implementó una plataforma tecnológica como línea de comunicación preferente para informar sobre posibles irregularidades. Este canal preferente, denominado “**Ética y Canal de Denuncias**”, ha estado disponible en 2024 y lo continúa estando, tanto en las intranets como en las webs corporativas.

Por la especial actividad de Air Nostrum y otras Compañías de la organización, en cumplimiento de la normativa específica en materia de Seguridad Aérea, los procedimientos de comunicación existentes con anterioridad a la Ley 2/2023 no varían y

siguen en funcionamiento tanto para Operaciones vuelo (ANE) como para Mantenimiento (ANEM).

Además, las personas que quieran solicitar información o plantear inquietudes acerca de la ética y la conducta empresarial responsable en las operaciones de la organización y sus relaciones comerciales, pueden comunicarse de manera directa con el Responsable de Cumplimiento o *Compliance Officer* de la organización, que atenderá las peticiones o consultas bajo los principios de confidencialidad, imparcialidad, buena fe, prohibición de represalias y demás principios éticos, garantías y mecanismos de protección establecidos en el Código Ético y en el Reglamento del Sistema Interno de Información.

En 2024, y en el seno de la **formación** básica obligatoria dirigida e impartida a todos los miembros de la organización Air Nostrum, se reforzó la formación ya iniciada en 2023 necesaria para garantizar que cualquier persona que mantenga una relación laboral, comercial o profesional con las Compañías esté protegida en caso de que informe sobre actuaciones contrarias al ordenamiento jurídico o a su normativa interna y conozca el procedimiento a seguir a tal fin.

En 2025 está previsto continuar con la formación y con **acciones de concienciación** en la materia, tanto a las nuevas incorporaciones como al personal, incluyendo Alta Dirección y Órgano de Gobierno de *Compliance*. Además, y de manera continuada en el tiempo, en la intranet y en las webs de las Compañías está colgado un vídeo formativo sobre el Sistema Interno de Información, así como el Reglamento interno de aplicación. Asimismo, tanto a través de las intranets como a través de las webs corporativas se puede acceder al canal “Ética y Canal de Denuncias”.

CUMPLIMIENTO NORMATIVO

El respeto a la legislación vigente, a las normas de régimen interno y a las prácticas éticas internacionalmente aceptadas, con total respeto hacia los Derechos Humanos y libertades públicas, constituye uno de los principios fundamentales de las Compañías y debe ser prioritario para todas las personas sujetas al Código Ético. Todos los administradores, directivos, socios y empleados de las Compañías están obligados a cumplir y acatar la legalidad vigente en la ejecución de sus respectivos trabajos y actividades, independientemente de su cargo o posición en la organización, especialmente cuando se traten de operaciones de clara repercusión social o cuando estén involucradas en las mismas personas del entorno político. En relación con los casos de incumplimiento de la legislación y normativa, durante el año 2024 no se ha detectado ningún caso significativo.

INFORMACIÓN FISCAL

La siguiente tabla detalla las jurisdicciones fiscales en las que las entidades incluidas en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo tienen residencia a efectos de tributación

	BDI (miles €)	Impuesto sobre beneficio pagado (miles de €)
España	(773)	1.192
Irlanda	(2.961)	0
Paraguay	36	11
Dinamarca	455	48
Total	(-3.243)	1.251

La cuota líquida del grupo de consolidación español fue de 1583 miles de euros. Debido a que previamente se había pagado anticipadamente 390 miles de euros entre retenciones financieras, el resultado de la liquidación resulta a pagar la diferencia, en este caso 1192 miles de euros.

Respecto a las sociedades irlandesas del grupo, todas han tenido un resultado de pérdida en el ejercicio 2024. La única sociedad que ha dado beneficio (ARAI), ha podido compensar el beneficio con pérdidas de ejercicios anteriores, por lo que no resulta cuota alguna a pagar.

En Paraguay, el resultado ha sido positivo, por lo que ha resultado una cuota a pagar de 11 miles de euros. Este importe se ha reflejado en EUR y no en PYG, teniendo en cuenta el tipo de cambio a 31/12/2024.

Por lo que se refiere a Dinamarca, la cuota de impuesto a pagar asciende a 100 miles de euros, pero debido a que previamente se había pagado anticipadamente 52 miles de euros, el resultado de la liquidación resulta a pagar 48 miles de euros. Asimismo, se ha utilizado el tipo de cambio de DKK a EUR de 31/12/2024

SUBVENCIONES PÚBLICAS RECIBIDAS

Durante el ejercicio 2024 se han recibido subvenciones públicas por importe de 760 miles de euros en concepto de subvenciones por los daños materiales sufridos como consecuencia de la DANA. El Gobierno no está presente en la estructura accionarial.

Durante el ejercicio 2023 percibieron subvenciones públicas por importe de 7.857 miles de euros y en el año 2022, 16.941 miles de euros.

ABORDANDO LA GESTIÓN DE LOS RIESGOS

GESTIÓN DE RIESGOS

El Grupo ha aprobado una Política de gestión de riesgos con el fin de establecer un marco común para identificar, gestionar y controlar los riesgos financieros y no financieros a los que está expuesta la Organización, confirmar el nivel de riesgo que se considera aceptable y operar dentro del Apetito de Riesgo definido por el Consejo de Administración.

El riesgo es la posibilidad de sufrir pérdidas materiales causadas por un acontecimiento, o una serie de acontecimientos, que pueden afectar negativamente a la consecución de los objetivos empresariales de la Organización y a su reputación. El apetito de riesgo es el grado y el tipo de riesgos que la Organización está dispuesta (o necesita) asumir para cumplir sus objetivos.

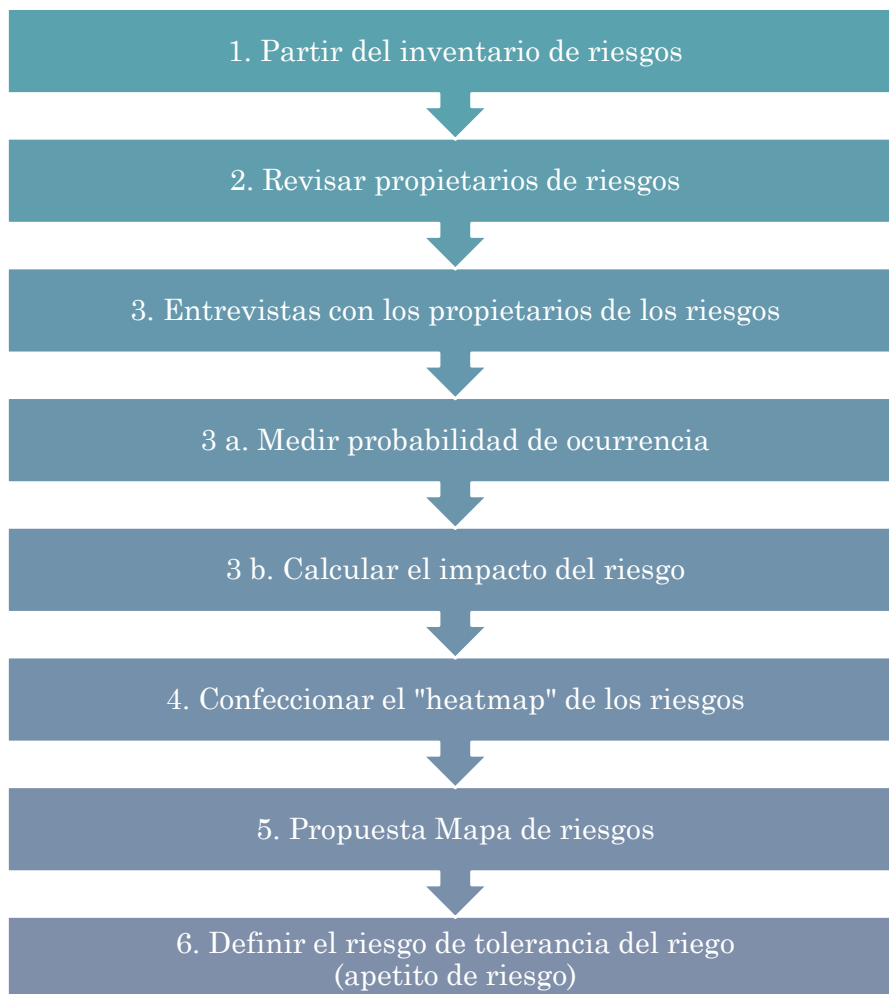
Los riesgos se clasifican en cuatro categorías: estratégicos, de negocio y operacionales; financieros, incluyendo impuestos; y regulatorios y de cumplimiento. El riesgo operacional y de seguridad de las compañías aéreas queda fuera del alcance de esta política y está sujeto a políticas, protocolos y reglamentos independientes dentro de las distintas compañías aéreas de la Organización. El riesgo de **aviación sostenible** está incluido en los principales riesgos estratégicos del Grupo, sin embargo, en 2024 se ha llevado a cabo un análisis de riesgos climáticos adicional en línea con los estándares del TCFD (Grupo de Trabajo sobre Divulgación Financiera).

La gestión de riesgos y del control interno es responsabilidad del Consejo de Administración. El Comité de Gestión tiene la responsabilidad de identificar, cuantificar y gestionar el riesgo como parte de sus responsabilidades diarias. Para ello, garantiza que se identifiquen los Propietarios de Riesgos apropiados; que los propietarios actualicen adecuadamente los riesgos y que la información pertinente se presente al Consejo de Administración. El mapa de riesgos se revisa anualmente y el Comité de Gestión tiene la responsabilidad de notificar cualquier cambio significativo que pueda afectar al mapa de riesgos.

Todos los directivos de la Organización son responsables de identificar los riesgos dentro de su área de responsabilidad, cuantificar el riesgo y gestionarlo, incluyendo la puesta en marcha de planes de respuesta adecuados.

Mapa de riesgos

Siguiendo la política de gestión de riesgos, en 2024 se ha establecido el mapa de riesgos como sigue:



Según el Mapa de Calor de la organización se establece la siguiente tabla con los principales factores de riesgo:

Grupos de interés:


Clientes


Empleados


Accionistas,
entidades de crédito
y otros grupos de
interés financiero


Proveedores y
subcontratistas


Sector público y
organismos
reguladores


Sindicatos y
asociaciones

ID	Riesgo Principal	Impacto en los grupos de interés	Tendencia del riesgo	Mitigación
ESTRATÉGICOS				
1	Crisis reputacional	   	=	El Grupo se centra en mejorar la experiencia de los pasajeros y hace seguimiento del <i>Net Promoter Score</i> (NPS) para medir la satisfacción
2	Contratos con clientes	     	↓	El Grupo busca la excelencia operativa y alinearse con los intereses de nuestro principal cliente
3	Competencia	    	=	El Grupo analiza la estrategia y el mercado regional a lo largo del año y ofrece un producto diferencial
4	Expansión regional	     	=	El 2024 ha sido un año de afianzar la expansión focalizándose en los mercados que funcionan y analizando opciones para los que añaden menos valor
5	Proveedores y cadena de suministro	   	=	El Grupo tiene relaciones cercanas con los principales proveedores y asegura coberturas en los suministros que tienen mayor volatilidad
6	Competitividad de MRO	    	=	El Grupo cuenta con un Taller de Mantenimiento propio que le permite hacer más eficientes las tareas de reparación. Durante el 2024 se ha incorporado el

				mantenimiento de Cityjet al MRO con vistas a realizar el 100% del mantenimiento para 2025
7	Modelo de negocio		=	La estrategia del Grupo es la de afianzar y establecer los negocios y mercados creados a través de la expansión experimentada en los últimos años
8	Entorno político - económico		=	El Comité de Gestión se reúne para analizar el entorno que afecta al Grupo y revisar los resultados mensuales de actividad
9	Aviación Sostenible		=	El Grupo tiene un Plan de Transición Ecológica alineado con las políticas de aviación sostenible
NEGOCIO Y OPERACIONALES				
10	Ciberseguridad		↓	El Grupo tiene una estrategia para contrarrestar el riesgo de la Ciberseguridad y conciencia a los empleados mediante píldoras informativas periódicas
11	Relaciones Laborales		↓	Los convenios firmados en 2023 continúan y han permitido la paz social durante 2024
12	Interrupciones significativas de la red		=	Gestión de riesgos operacionales y de seguridad
13	Pérdidas catastróficas		=	El Grupo tiene instaurado un Plan de Emergencias y hay simulacros periódicos
FINANCIEROS				
14	Garantías otorgadas a sociedades vinculadas		↓	La gobernanza sobre la planificación financiera está centralizada. No hay previsión de otorgar más garantías
15	Financiación de la deuda		=	El Comité de Gestión revisa periódicamente la situación financiera y estrategia de financiación del Grupo. A finales de 2024 se refinanció la deuda con SEPI en condiciones más ventajosas para el Grupo

16	Riesgos financieros (TC, i, Fuel)		↓	El Grupo contrata instrumentos financieros para cubrirse frente a la volatilidad de los costes de suministros
17	Fiscal		=	El Grupo tiene políticas fiscales y de precios de transferencia para garantizar las leyes tributarias de aplicación
REGULATORIOS Y DE CUMPLIMIENTO				
18	Fraude		=	Se establecen políticas antifraude de obligado cumplimiento y se ha divulgado a todos los empleados
19	Incumplimiento leyes y reglamentos clave		=	Durante 2024, el Grupo ha aumentado el número de políticas y marcos de cumplimiento
20	Protección del consumidor		=	El Grupo atiende los retrasos y cancelaciones que afectan a nuestros pasajeros según la ley vigente para darles el mejor servicio
21	Ayudas Públicas		=	El Grupo ha implantado un marco de supervisión del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la financiación
22	Compromiso SAF		↑	El Grupo se compromete al incremento progresivo del uso del SAF en el Plan de Transición Ecológica

GESTIÓN DE RIESGOS DE COMPLIANCE PENAL Y TRIBUTARIO

El Grupo ha aprobado en 2024 un Procedimiento de evaluación de riesgos de compliance, dos Instrucciones de desarrollo que establecen las metodologías de evaluación de los riesgos penales y tributarios respectivamente y Mapas de riesgos penales y tributarios, con el fin de establecer una metodología común para el análisis y la evaluación de los riesgos de *Compliance* Penal y Tributario a los que se somete nuestra Organización, confirmar el nivel de riesgo que se considera aceptable y operar dentro del Apetito de Riesgo aceptado por el **Órgano de Gobierno de Compliance**, integrado por los consejeros del Consejo de Administración de Air Investment Valencia, S.L. (**AIR INVESTMENT**).

Tanto el procedimiento de evaluación de riesgos de *compliance* como las instrucciones de desarrollo y mapas de riesgos citados están alineados con las Políticas de *Compliance* Penal y Tributario aprobadas y revisadas a lo largo del año 2024. Ambas políticas exponen de forma permanente un alto compromiso en el desarrollo de las actividades de la Organización Air Nostrum con el máximo nivel de ética y cumplimiento con la legalidad vigente.

A efectos del Sistema de Gestión de *Compliance* Penal y Tributario (**SGCPT**) se entiende por riesgo penal aquellos potenciales delitos que podrían cometerse en el seno de la organización Air Nostrum habida cuenta del objeto social y actividades principales de la organización y que, en consecuencia, podrían generar la responsabilidad penal de la persona jurídica de conformidad con los artículos 31 bis y 129 del Código Penal español. A estos mismos efectos, se entiende por riesgo tributario aquel riesgo relacionado con el desarrollo de conductas que pudieran ser constitutivas de incumplimientos de la normativa tributaria aplicable a la Organización Air Nostrum.

Tras esta evaluación de riesgos efectuada en 2024 y conforme a lo establecido en las instrucciones de trabajo relacionadas, en caso de que el riesgo penal o tributario se sitúe fuera del apetito de riesgo establecido y por encima del umbral de riesgo, la Organización responderá estableciendo planes de acciones específicos, cuyo objetivo será la reducción del riesgo residual hasta ubicarlo dentro de la zona de Apetito de riesgo aceptado. En este sentido se ha establecido como prioritario desarrollar planes de acción para los tres riesgos penales y para los cuatro riesgos tributarios con mayor riesgo residual.

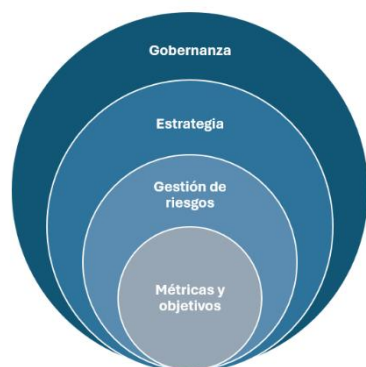
Todos los directivos y jefes de sección de la Organización son identificados como **Personal Especialmente Expuesto** al considerar que, por su responsabilidad de gestión y su cercanía a un evento de riesgo de incumplimiento penal o tributario, están especialmente expuestos a participar directa o indirectamente en la materialización del mismo. Este personal es el responsable de aplicar los controles identificados en los mapas de riesgos penales y tributarios.

El responsable del establecimiento de la metodología y evaluación de riesgos penales y tributarios es el órgano de *compliance* ("**Compliance Officer**" o "Responsable de cumplimiento") siendo el órgano que aprueba y revisa esta metodología, evaluación y determinación del apetito de riesgos entre otros factores relevantes, la **Alta Dirección de Compliance**, integrada por los directivos clave que forman el Comité de Gestión y por los directos generales de ARA GTV y ANTO. La información pertinente se presenta al menos con carácter anual ante el Órgano de Gobierno, que es el encargado de examinar su eficacia.

ANÁLISIS DE LOS RIESGOS CLIMÁTICOS – TCFD

El análisis de riesgos climáticos para Air Nostrum se ha apoyado en el estándar del Grupo de Trabajo sobre Divulgación Financiera relacionada con el Clima (TCFD, por sus siglas en inglés) creado por el Comité de Estabilidad Financiera del G20 en 2015. Este estándar proporciona un marco de referencia para comprender cómo el clima afecta las empresas y sus negocios, cómo pueden hacerlos más resilientes y cómo entender esto desde el gobierno, la estrategia, la gestión del riesgo empresarial y las métricas.

Las recomendaciones del TCFD se estructuran en torno a cuatro áreas temáticas que representan elementos centrales del funcionamiento de las organizaciones: gobernanza, estrategia, gestión de riesgos y métricas y objetivos.



TCFD

TASK FORCE ON
CLIMATE-RELATED
FINANCIAL
DISCLOSURES



AIR NOSTRUM
LINEAS AEREAS

Elementos Clave TCFD

Gobernanza

La gobernanza de la organización en torno a los riesgos y oportunidades relacionados con el clima.

Estrategia

Los impactos reales y potenciales de los riesgos y oportunidades relacionados con el clima en los negocios, la estrategia y la planificación financiera de la organización.

Gestión de Riesgos

Los procesos utilizados por la organización para identificar, evaluar y gestionar los riesgos relacionados con el clima.

Métricas y Objetivos

Las métricas y objetivos utilizados para evaluar y gestionar los riesgos y oportunidades relevantes relacionados con el clima.

1. GOBERNANZA

1.1 GOBERNANZA – RIESGOS CLIMÁTICOS

En Air Nostrum, la identificación, evaluación y la gestión de riesgos son fundamentales para garantizar la sostenibilidad y la competitividad del negocio en el sector de la aviación regional. La identificación y evaluación de riesgos relacionados con el cambio climático permiten a la empresa anticipar y mitigar posibles impactos negativos y asegurar el cumplimiento de normativas y la satisfacción de las expectativas de nuestros pasajeros, del principal cliente IBERIA y de las partes interesadas. Además, la gestión proactiva de estos riesgos facilita la transición hacia la aviación sostenible, avanzando en prácticas sostenibles y posicionando a Air Nostrum como líder regional en la aviación responsable y comprometida con el medio ambiente.

El Consejo de Administración es el máximo responsable de la gestión de riesgos y del control interno en Air Nostrum. Esta gestión abarca la gestión de los riesgos relacionados con la aviación sostenible y su vinculación con el cambio climático.

Air Nostrum cuenta con un Comité de Gestión y una Política de Gestión de riesgos para asegurar su identificación, cuantificación y gestión, garantizando la adecuada determinación de los propietarios de riesgos, su adecuada actualización, y que la

información pertinente se presente al Consejo de Administración, siendo así participe y conocedor de todo el proceso.

Los directivos de la organización son responsables de identificar los riesgos dentro de su área de responsabilidad, cuantificar el riesgo y gestionarlo, incluyendo la puesta en marcha de planes de respuesta adecuados. Estos directivos responsables son considerados, a efectos de la Política de Gestión de Riesgos, Propietarios de Riesgos.



1.2 INTEGRACIÓN DE LOS RIESGOS RELACIONADOS CON EL CLIMA EN LA GESTIÓN GLOBAL DE RIESGOS

La gestión de riesgos climáticos de Air Nostrum está integrada en la gestión global de riesgos de la compañía. Este enfoque asegura que los riesgos climáticos y de sostenibilidad se identifiquen, valoren y gestionen de manera efectiva dentro de la estrategia global de gestión de riesgos. De esta manera, al integrar estos riesgos en su estrategia general, Air Nostrum aborda de manera holística los desafíos climáticos, garantizando que todas las áreas de la empresa estén alineadas y preparadas para mitigar los impactos potenciales y aprovechar las oportunidades que surgen de una gestión sostenible.

Además, este enfoque integral permite a la compañía mejorar su resiliencia frente a eventos climáticos adversos y tomar decisiones más informadas y estratégicas, asegurando la continuidad del negocio y protegiendo su reputación en el mercado.

El **riesgo de aviación sostenible** está incluido en los principales riesgos estratégicos del Grupo.

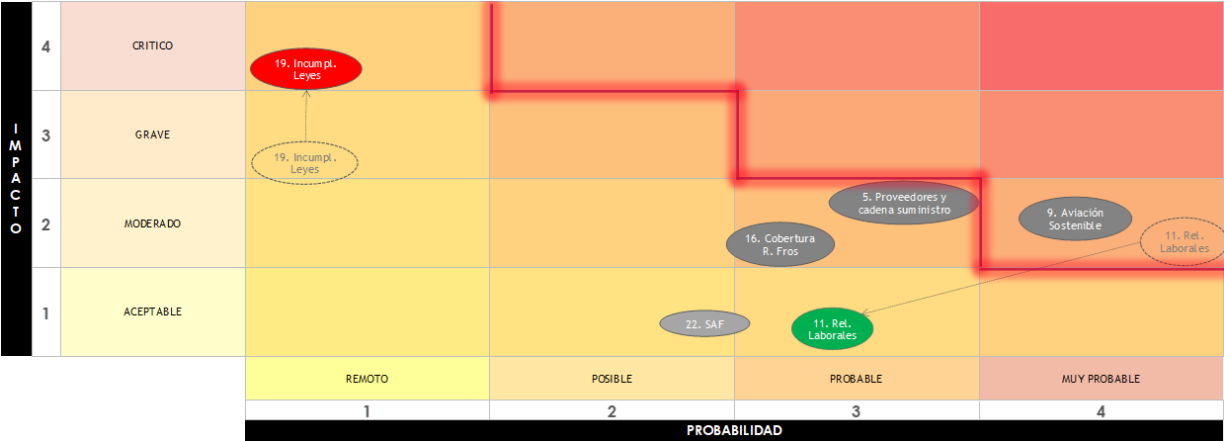
2. ESTRATEGIA

Air Nostrum cuenta con un mapa de calor, "*heatmap*", de los riesgos, una representación gráfica que permite visualizar la relevancia de cada riesgo en función de su impacto y probabilidad.

La configuración del mapa de riesgos de la organización comienza con la identificación y asignación de responsables para cada riesgo. Anualmente, estos completan un cuestionario para evaluar su naturaleza, contexto, impacto y probabilidad de ocurrencia. La información se consolida en un inventario de riesgos, que sirve de base para elaborar el mapa de riesgos.

Este documento facilita la toma de decisiones estratégicas y la implementación de planes de mitigación, y es sometido a la aprobación del Consejo de Administración.

Este año se ha puesto especial énfasis en los **eventos relacionados con el cambio climático que podrían afectar a la empresa**. Estos eventos están vinculados con los riesgos generales identificados en el mapa de calor “*heatmap*”, lo que ha permitido una evaluación integral de su alcance y posibles consecuencias.



Con el objetivo de fortalecer la gestión de **riesgos climáticos**, se ha llevado a cabo un análisis detallado de los riesgos climáticos de transición y físicos, en cumplimiento de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Para ello, se ha conformado un grupo de trabajo transversal compuesto por responsables del área de medioambiente, riesgos, planificación y control del grupo, con el apoyo de una consultora especializada en cambio climático. Su labor ha permitido identificar riesgos y oportunidades en esta materia, así como valorar su impacto, probabilidad de ocurrencia, severidad y horizonte temporal a corto, medio y largo plazo. Este análisis ha sido clave para determinar la resiliencia del modelo de negocio ante los desafíos climáticos.

En el marco de esta evaluación, se ha realizado un análisis específico de los **riesgos de transición** relacionados con el clima en los distintos horizontes temporales, considerando un escenario de aumento global de la temperatura de 1,5° centígrados en el año 2100. Asimismo, en la evaluación de los **riesgos físicos climáticos** se ha adoptado un escenario modelizado intermedio a 3°, RCP 4.5., según el IPCC AR6, complementado con otras modelizaciones adicionales. Estas herramientas han permitido identificar y evaluar tanto riesgos crónicos como agudos en los horizontes señalados.

El resultado de este análisis ha permitido identificar riesgos con potencial impacto en la organización: **riesgos de transición** (de mercado, legales y de política y tecnológicos) y **riesgos físicos** (crónicos y agudos).

Estos riesgos podrían generar impactos significativos, incluyendo una disminución de ingresos y/o una depreciación del valor de los activos.

Adicionalmente, Air Nostrum dispone de un Plan de Transición Ecológica alineado con las políticas de aviación sostenible. Este plan tiene como objetivo anticiparse a la gestión de los riesgos climáticos identificados, mitigar sus efectos y reforzar la resiliencia del modelo de negocio frente a los desafíos climáticos.

3. GESTIÓN DE RIESGOS CLIMÁTICOS

Para asegurar que Air Nostrum evalúa y considera los riesgos climáticos en su estrategia de negocio, se han implementado procesos para la **identificación, evaluación, supervisión y gestión de estos riesgos**.

Se ha adoptado un enfoque integral que distingue entre los **riesgos de transición y los riesgos físicos**, y se ha llevado a cabo una valoración de cada riesgo y oportunidad sobre tres variables: el horizonte temporal, el impacto asociado y la probabilidad de ocurrencia. Esta diferenciación permite abordar los riesgos climáticos de manera efectiva, asegurando una estrategia robusta y adaptativa frente al cambio climático.

3.1 RIESGOS CLIMÁTICOS DE TRANSICIÓN

Para abordar los riesgos climáticos de transición, se ha desarrollado una metodología a través de modelos de escenarios climáticos, la evolución del mercado y del sector de la aviación y profundizado sobre tendencias actuales sobre políticas y regulaciones. Este análisis considera el impacto financiero potencial, la probabilidad de ocurrencia, la tendencia (al alza o estable) y el horizonte temporal de los riesgos, asegurando una resiliencia para enfrentar los desafíos y aprovechar las oportunidades que surgen en este proceso de transición.

En primer lugar, para la **identificación de los riesgos**, se ha llevado a cabo un **análisis de escenarios**: se han utilizado modelos de escenarios climáticos considerando el calentamiento global a 1,5°C, desarrollados por organismos internacionales como el IPCC y la Agencia Internacional de Energía (IEA) para identificar los riesgos de transición.

Para el escenario se ha procedido a la **recopilación de datos**, sobre políticas, tendencias y regulaciones presentes y futuras que podrían afectar las operaciones de transporte aéreo considerando la estrategia global de descarbonización del sector y los compromisos adquiridos.

3.1.1 EVALUACIÓN DE RIESGOS CLIMÁTICOS DE TRANSICIÓN:

Se ha llevado a cabo **una evaluación de los riesgos**, para la cual se han clasificado en **riesgos de mercado, legales y de política y tecnológicos**.

Se ha analizado el marco temporal, considerando su potencial impacto a corto, medio y largo plazo y el potencial impacto financiero también en los horizontes de corto y medio plazo.

Por último, siguiendo las recomendaciones de la ley 7/2021 de Cambio Climático sobre los informes sobre riesgos climáticos y adaptación, se han analizado las principales potenciales consecuencias derivadas de cada uno de los riesgos y se ha detallado los esfuerzos de Air Nostrum por la mitigación de cada riesgo, aumentando la resiliencia y disminuyendo la vulnerabilidad frente al cambio climático, con el fin de fortalecer la operativa, mejorar la eficiencia y cumplir con las expectativas de sostenibilidad y regulaciones ambientales.

3.1.2 Principales riesgos de transición:

Tipo de riesgo según TCFD	Riesgo	Descripción del riesgo	Marco temporal	Tendencia	Dependencia del escenario
Mercado	Aumento del coste de materias primas y fluctuación del precio. Uso obligatorio SAF / Hidrógeno Eliminación de la exención fiscal del impuesto al queroseno, prevista para 2035	Aumento del coste del combustible por la utilización de SAF, cuyo precio es entre 3y 5 veces superior al combustible convencional, así como la volatilidad del precio como uno de los principales costes	C	Al alza	Transición
	Estigmatización del sector por su impacto ambiental	Disminución de ventas por la percepción del sector de la aviación como contaminante	C	Estable	Transición
	Percepción negativa hacia el sector por los grupos de interés ante el incumplimiento de la transformación del sector hacia la aviación sostenible	Aumento de costes por la adopción de prácticas sostenibles para alinearse con la estrategia global del sector en materia de sostenibilidad generando impacto positivo y alineación con las expectativas de los grupos de interés	C	Al alza	Transición
Legales y de Política	Aumento del precio de las emisiones GEI en los mercados de carbono	Aumento del coste de las emisiones GEI producida por la reducción de la asignación de derechos gratuitos y las previsiones a alza del precio del derecho de emisión	C/M	Al alza	Transición
	Mayores obligaciones de información/reporting sobre emisiones GEI y otros contaminantes	Aumento costes ligados a las exigencias de nuevas regulaciones en materia de cálculo y divulgación GEI: registro emisiones NO CO2, cálculo huella de carbono y plan de reducción de emisiones	C/M	Al alza	Transición
	Nuevas regulaciones en los productos y servicios que se producen u ofrecen	Potencial entrada en vigor de normativas que puedan afectar a producto o servicio	M/L	Estable	Transición
	Cambios en los procesos productivos	Aumento del coste del combustible por la limitación del uso del tankering y al cambio de procedimiento que implica registro escrito por vuelo.	C/M	Estable	Transición
	Riesgo de litigios en materia de sostenibilidad ambiental	Creciente presión regulatoria para reducir el impacto ambiental del sector (emisiones, acústica...)	C/M/L	Al alza	Transición
Tecnológicos	Sustitución de productos y servicios existentes con opciones de emisiones y contaminación acústica más baja	Adaptación o reemplazo de aeronaves convencionales por modelos de bajas emisiones. Adaptación flota terrestre por vehículos eléctricos	C/M/L C/M/L	Al alza Al alza	Transición Transición
	Inversión fallida en nuevas tecnologías	Inversión fallida en nuevas tecnologías (hidrógeno, eléctrico) para la adaptación o reemplazo de las aeronaves	C/M	Estable	Transición
	Costes derivados de la transición a tecnologías con menores emisiones (Tecnologías de propulsión: eléctricas e hidrógeno, Target True Zero)	Costes derivados de la inversión en infraestructura asociada a los modelos bajos en carbono (hidrógenos y/o cargadores) y cambios procesos operativos. Costes derivados de la inversión en infraestructura asociada a los vehículos eléctricos (cargadores) y cambios procesos operativos	L C	Al alza Al alza	Transición Transición
	Acceso al suministro y disponibilidad SAF (ReFuelEU)	Reto de la disponibilidad de volumen de producción	M/L	Al alza	Transición
	Incertidumbre sobre las soluciones de absorción del carbono	Los principales puntos de incertidumbre principalmente en torno a la captura directa de aire (DAC) y el almacenamiento de carbono por falta de madurez actual en su escalabilidad y eficacia y desafíos económicos	L	Al alza	Transición Transición

3.1.3 Principales consecuencias y acciones de mitigación para los riesgos de transición:

Tipo de riesgo según TCFD	Riesgo	Principales consecuencias	Acciones de mitigación
Mercado	Aumento del coste de materias primas y fluctuación del precio. Uso obligatorio SAF / Hidrógeno Eliminación de la exención fiscal del impuesto al queroseno, prevista para 2035	Incremento en los costes operativos, afectando la rentabilidad y competitividad	Air Nostrum implementa estrategias de compra y diversificación de proveedores para mitigar el impacto de los costes
	Estigmatización del sector por su impacto ambiental	Reducción en la demanda de vuelos, impactando los ingresos y la cuota de mercado	Se invierte en acciones sectoriales de comunicación y sensibilización para mejorar la percepción pública y destacar los esfuerzos realizados por la cadena de valor en materia de sostenibilidad; objetivos sectoriales Net Zero; colaboración con los desarrolladores de nuevas tecnologías bajas o nulas en carbono; asociación con los grupos de interés para avanzar por el camino de la descarbonización
	Percepción negativa hacia el sector por los grupos de interés ante el incumplimiento de la transformación del sector hacia la aviación sostenible	Necesidad de invertir en prácticas sostenibles e inversión en campañas de comunicación y conciliación, aumentando los costes y potencial impacto a la reputación corporativa	Air Nostrum junto con el sector transita estratégicamente hacia la aviación sostenible
Legales y de Política	Aumento del precio de las emisiones GEI en los mercados de carbono	Incremento en los costes de cumplimiento regulatorio, afectando la rentabilidad	Optimizando la eficiencia de sus operaciones para reducir las emisiones y minimizar los costos asociados. Proyectos de IA y big data para el consumo eficiente de combustible en todas las fases del vuelo
	Mayores obligaciones de información/reporting sobre emisiones GEI y otros contaminantes	Incremento en los costes administrativos y operativos para cumplir con las nuevas regulaciones	Desarrollando sistemas de reporte eficientes y precisos para cumplir con las nuevas regulaciones
	Nuevas regulaciones en los productos y servicios que se producen u ofrecen	Necesidad de adaptar productos y servicios, aumentando los costes de desarrollo y cumplimiento	Monitorizando continua de las regulaciones con un sólido departamento jurídico y de compliance y con asesoramiento especializado externo para anticipar proactivamente posibles impactos por regulaciones en nuestros servicios. Participación activa en alianzas sectoriales que permite anticiparse estratégicamente
	Cambios en los procesos productivos	Incremento en los costes operativos y logísticos, afectando la eficiencia	Ajustando sus procesos operativos y sistemas de información y reporting para cumplir con las regulaciones y mejorar la eficiencia
	Riesgo de litigios en materia de sostenibilidad ambiental	Potenciales costes legales y reputacionales, afectando la imagen y costes de la empresa	Monitorizando las regulaciones y cuenta con apoyo especializado externo para anticipar posibles impactos por regulaciones
Tecnológicos	Sustitución de productos y servicios existentes con opciones de emisiones y contaminación acústica más baja	Necesidad de inversión significativa en nuevas tecnologías y flota, afectando los costes de capital	Inversión en nuevas tecnologías y modernizar su flota para reducir las emisiones y mejorar la eficiencia
	Inversión fallida en nuevas tecnologías	Riesgo financiero por inversiones no exitosas, afectando la estabilidad económica y potencial crecimiento	Diversificación tecnológica. Colaboración con socios estratégicos. Gestión financiera prudente y con fondos específicos para innovación. Adaptación estratégica y escalabilidad de los proyectos de una forma gradual. Negociación de contratos con proveedores que incluyan cláusulas sobre riesgos compartidos y garantías tecnológicas
	Costes derivados de la transición a tecnologías con menores emisiones (Tecnologías de propulsión: eléctricas e hidrógeno. Target True Zero)	Incremento en los costes de infraestructura y operativos, afectando la rentabilidad	Gestionando la transición a tecnologías de bajas emisiones asegurar una implementación planificada, eficiente y gradual
	Acceso al suministro y disponibilidad SAF (ReFuelEU)	Desafíos en la obtención de SAF, afectando la capacidad operativa y costes	Acuerdos con productores de combustible para el desarrollo y producción de combustibles sostenibles para la aviación (SAF), a partir de materias primas circulares, además de otras alternativas energéticas; acciones sectoriales para conseguir desarrollar la industria del SAF a nivel nacional vía ayudas públicas que favorezcan la inversión y producción; tender anual con distintos proveedores para definir el mix de precios y volúmenes por aeropuerto que mejor se adapte a las necesidades operativas
	Incertidumbre sobre las soluciones de absorción del carbono	Dificultad para planificar estrategias a largo plazo, afectando la sostenibilidad y cumplimiento regulatorio	Alianzas estratégicas sectoriales para avanzar en el desarrollo de alternativas que permitan utilizar esta tecnología como palanca de descarbonización complementaria al consumo de SAF

3.2 RIESGOS CLIMÁTICOS FÍSICOS

Para abordar los **riesgos climáticos físicos**, se han utilizado modelos de escenarios climáticos y datos estadísticos meteorológicos, se han analizado los impactos directos de eventos climáticos extremos en las operaciones. Este análisis diferencia los riesgos físicos como crónicos o agudos, analizando **el impacto financiero potencial, la probabilidad de ocurrencia y el horizonte temporal de cada riesgo**, asegurando que se implementen medidas de adaptación efectivas para minimizar las vulnerabilidades y garantizar la resiliencia operativa.

Para el **análisis de escenarios** se han utilizado modelos de escenarios climáticos desarrollados por organismos internacionales como el IPCC, adoptando un escenario modelizado intermedio a 3º, RCP 4.5., según el IPCC AR6 y otras modelizaciones adicionales que permitieron evaluar los **riesgos crónicos y los eventualmente agudos** en los horizontes señalados.



Además, se ha procedido a la **recopilación de datos** estadísticos de estaciones meteorológicas cercanas a las rutas consideradas estratégicas para: Valencia, Madrid, Baleares y Melilla y se han revisado registros históricos de eventos climáticos extremos. Entre otros, inundaciones.

Todo el proceso se ha complementado con una **consulta de fuentes y herramientas nacionales e internacionales** de referencia especializadas en cambio climático y transporte aéreo para identificar los riesgos específicos asociados a las rutas de Air Nostrum:

- Se ha identificado una clasificación de los peligros relacionados con el clima en base al Reglamento Delegado UE 2021/2139 de la Comisión.
- Situación UE sector aéreo: EU | Climate Action Tracker
- Oficina Española de Cambio Climático: Visor de Escenarios de Cambio Climático
- IPCC WGI Interactive Atlas.
- Copernicus Interactive Climate Atlas
- Plan nacional de adaptación al Cambio Climático 2021-2030 | MITECO

Se ha llevado a cabo una evaluación utilizando **variables cuantitativas** (como las variaciones de temperatura) y **cualitativas** (como la vulnerabilidad de las infraestructuras) para determinar el impacto potencial en las operaciones de transporte aéreo.

Además, se ha analizado **impacto financiero**, mediante el análisis de los impactos y oportunidades financieras potenciales de los riesgos físicos a corto y medio plazo, considerando factores como la resiliencia ante fenómenos meteorológicos adversos y la resiliencia de los activos en las instalaciones.

Del mismo modo que con los riegos de transición, El análisis se ha llevado a cabo teniendo en cuenta tres **horizontes temporales**, se han evaluado si los riesgos afectan a corto (2025), medio (2030) y largo plazo (2050).

Para su comprensión integral en materia concreta de inundaciones se ha llevado a cabo un **estudio cartográfico**, gracias al cual ha estudiado las inundaciones según el visor cartográfico de la Generalitat Valenciana (GVA) mediante el análisis cartográfico.

Por último, y siguiendo las recomendaciones de la ley 7/2021 de Cambio Climático sobre los informes sobre riesgos climáticos y adaptación, se detallan las políticas y medidas destinadas a aumentar la resiliencia, mitigar y disminuir la vulnerabilidad frente a los riesgos climáticos identificados

3.2.1 Principales riesgos físicos

Tipo de riesgo según TCFD	Riesgo	Descripción del riesgo	Marco temporal	Tendencia	Dependencia del escenario
Físico	Resiliencia ante fenómenos meteorológicos adversos	Capacidad de las infraestructuras y sistemas para adaptarse y recuperarse de eventos climáticos extremos como inundaciones, huracanes, sequías y tormentas	M	Al alza	Temperatura
	Resiliencia de las rutas estratégicas (Madrid, Valencia, Baleares, Melilla)	Capacidad de las infraestructuras de transporte áreas clave para resistir, adaptarse y recuperarse de perturbaciones y eventos adversos	M	Estable	Temperatura
	Resiliencia de los activos en las instalaciones de Madrid y Valencia	Robustez de las infraestructuras y equipos en Madrid y Valencia para resistir, adaptarse y recuperarse de perturbaciones y eventos adversos	M	Al alza	Temperatura

3.2.2 Principales consecuencias y acciones de mitigación para los riesgos físicos

Tipo de riesgo según TCFD	Riesgo	Principales consecuencias	Acciones de mitigación
Físico	Resiliencia ante fenómenos meteorológicos adversos	Incremento en los costes operativos debido a retrasos y cancelaciones de vuelos, gastos en mantenimiento y reparaciones	Trabajo en la implementación de sistemas avanzados de monitoreo meteorológico, capacitación continua para el personal en gestión de crisis, y desarrollo de protocolos de emergencia
	Resiliencia de las rutas estratégicas (Madrid, Valencia, Baleares, Melilla)	Pérdida de ingresos y cuota de mercado si las rutas estratégicas se ven afectadas, impactando la confianza de los pasajeros y la reputación de la empresa	Mejora de la infraestructura en aeropuertos clave
	Resiliencia de los activos en las instalaciones de Madrid y Valencia	Aumento de los costes de reparación y mantenimiento de instalaciones, así como posibles interrupciones en las operaciones que afecten la eficiencia y productividad	Esfuerzos por fortalecer las medidas de seguridad física, implementación de sistemas de monitoreo y mantenimiento preventivo, y desarrollo de planes de contingencia

Tras la evaluación de los riesgos climáticos, se identificó que algunos riesgos tienen incidencia financiera. La matriz de riesgos de la compañía no ha sido modificada debido a que su magnitud o alcance no han generado nuevos riesgos o ya estaban previamente contemplados.

4. MÉTRICAS Y OBJETIVOS

Las métricas y objetivos ambientales son fundamentales para avanzar en nuestro compromiso con la sostenibilidad y la descarbonización, alineándonos con el Plan de Transición del Grupo.

Métricas	Unidad
Combustible para aviones consumido	MTfuel
Combustible SAF consumido	KTfuel
Emisiones brutas de GEI del Alcance 1	million tCO2e
Reducciones de emisiones por el uso de SAF	kt CO2
*Intensidad de carbono solo de vuelos (incluyendo reducciones de CO2 de SAF)2	gCO2/pkm
Porcentaje de emisiones de GEI del Alcance 1 de esquemas de comercio de emisiones regulados	%
ETS (incluyendo datos reexpresados de 2023)	million tCO2e
CORSIA (datos de 2024 esperados para octubre de 2025)3	tCO2e
Emisiones netas de GEI del Alcance 1 (incluyendo datos reexpresados de 2023)	million tCO2e
Emisiones de GEI del Alcance 2	million tCO2e

Estas métricas no solo miden nuestro desempeño ambiental, sino que también han sido clave para la identificación, análisis y gestión de riesgos climáticos, permitiéndonos evaluar impactos físicos y de transición, optimizar estrategias y fortalecer la resiliencia de nuestras operaciones.

Como se indica con detalle en el apartado del Sistema de Gestión Ambiental de Air Nostrum dentro de nuestro sistema de gestión ambiental, empleamos indicadores específicos para monitorear y reducir nuestro impacto ambiental.

La integración de estas métricas en el análisis de riesgos climáticos, conforme al marco TCFD, nos ha permitido identificar vulnerabilidades, como la exposición a eventos climáticos extremos, y priorizar inversiones en tecnologías verdes y estrategias de adaptación.

A través de estas métricas, Air Nostrum no solo evalúa su progreso hacia un modelo de aviación más sostenible, sino que también refuerza su compromiso con la transparencia, la rendición de cuentas y la alineación con los objetivos de descarbonización de la Unión Europea, contribuyendo a un futuro más resiliente y responsable para el sector.

DELITOS DE CORRUPCIÓN, SOBORNO Y BLANQUEO

En Air Nostrum la rectitud, honestidad y buen hacer profesional son máximas incuestionables en nuestra actividad. Por ello, todas las personas que trabajamos en o para Air Nostrum debemos ser honestas y actuar de buena fe y de forma leal en todas las actuaciones laborales y negociaciones que llevemos a cabo, renunciando a cualquier interés o motivación particular, ya sea personal o de terceros en detrimento de la buena fe en los negocios, los intereses de las Compañías o los principios recogidos en nuestro Código ético. Es, nuestro Código ético, el que nos insta a actuar siempre con imparcialidad, con criterio independiente y ajenos a cualquier presión externa y a mantener un comportamiento alineado con la rectitud, la honestidad y el respeto a los compromisos asumidos con terceros.

Las políticas de *compliance* penal y tributario en las sociedades del grupo contemplan con carácter prioritario la lucha contra la corrupción, el soborno y el blanqueo de capitales. En el año 2024 se han aprobado las siguientes políticas relacionadas:

- Política anticorrupción.
- Política de prevención en materia de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo.

El objeto de la *Política anticorrupción* es doble, por un lado establecer pautas de comportamiento respecto a la aceptación u ofrecimiento de regalos o invitaciones, prohibiendo cualquier tipo de soborno; y por otro, establecer pautas de comportamiento en relaciones que se mantengan con autoridades, funcionarios públicos y en general con miembros de las Administraciones Públicas, ostenten o no cargo electo, por parte del personal de Air Nostrum, y en las relaciones mantenidas con terceros ajenos a estas sociedades (proveedores, clientes, competidores, subcontratistas, etc.). En cuanto a la *Política de prevención en materia de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo* tiene como finalidad establecer normas de actuación internas tendentes al cumplimiento de la legislación española en materia de prevención del blanqueo de capitales y financiación del terrorismo. En ambos casos prevalece un fundamento básico: el absoluto respeto de la ley y la ética empresarial. En el grupo Befemar se aplican criterios de responsabilidad y buen gobierno, lo que se traduce en la implementación de políticas y procedimientos que aseguran el control de todas las áreas y departamentos de estas sociedades, de modo que su funcionamiento resulte transparente, verificable y auditable. También en ambos casos, el Responsable de Cumplimiento u órgano de *compliance* velará por que las Políticas sean revisadas a los fines de adaptarlas, en su caso, a los cambios normativos, organizativos o estructurales que acontezcan en la organización y velará igualmente por la observancia y cumplimiento de las Políticas poniendo en conocimiento del Responsable del Sistema Interno de Información, a través del canal preferente de comunicación “Ética y Canal de Denuncias”, la existencia de posibles incumplimientos de los que tenga noticia.

En relación con los casos de corrupción y medidas adoptadas, durante el año 2024 no se ha detectado ningún caso de corrupción. Tampoco se ha rescindido o no se ha renovado ningún contrato con proveedores por infracciones relacionadas con la corrupción. Igualmente, y a su vez, no se ha intervenido en ningún procedimiento judicial relacionado con la corrupción contra la organización o sus empleados.

Respecto a las medidas adoptadas en 2024 en materia de anticorrupción, todas ellas han sido medidas de control y formativas, ninguna disciplinaria y tienen como objetivo reforzar la cultura ética y de cumplimiento, así como identificar, detectar, prevenir y evitar la comisión de infracciones penales en materia de corrupción.

En cuanto a las medidas formativas adoptadas cabe destacar la formación específica impartida en 2024 a algunos de los miembros del órgano de gobierno y de la alta dirección de *Compliance* como medida preventiva de lucha contra la corrupción, el soborno y el blanqueo de capitales. El número total de directivos asistentes y evaluados en la formación “*Corrupción pública y privada. La Política Anticorrupción y Antisoborno de Air Nostrum*”, impartida por un tercero de reconocido prestigio en *Corporate Compliance & Ethics* es de cinco (5), lo que en términos porcentuales supone un 33% aproximado del órgano de gobierno y de la alta dirección de *Compliance* y el órgano de *compliance* en su totalidad, resultando los asistentes el 100% de los directivos considerados clave en esta primera formación especializada impartida en 2024. Además, más del 95% del total de la plantilla de las Sociedades del grupo concluyó el año 2024 la formación básica en *compliance* penal y tributario con el resultado de “apto”. El 95% del total de la plantilla abarca todas las categorías profesionales y regiones del personal laboral, incluyendo el personal en prácticas y el personal de empresas de trabajo temporal (ETT) que forman parte de la plantilla de AIR NOSTRUM, ANE, ANGS, ANTO y ARA GTV. Esta formación obligatoria para todos los miembros de la organización incluyó materia específica sobre la lucha contra la corrupción, el soborno y el blanqueo de capitales.

En cuanto a las medidas de control adoptadas en 2024 cabe destacar la elaboración, evaluación y aprobación en la organización de un Mapa de Riesgos de *Compliance* Penal para las sociedades del grupo Air Nostrum y de Mapas de Riesgos de *Compliance* Tributario por cada una de las sociedades Air Nostrum, lo que ha permitido identificar las medidas de control existentes en la organización para la prevención y la lucha contra la corrupción, el soborno y el blanqueo de capitales.

En el Sistema de gestión de *compliance* penal se han identificado los riesgos penales relacionados con los delitos de corrupción en los negocios, corrupción pública, cohecho, tráfico de influencias, malversación, delitos de fraude y estafa y los riesgos penales relacionados con los delitos de blanqueo de capitales, financiación del terrorismo y financiación ilegal de partidos políticos, entre otros. En todos estos casos, se identificaron y evaluaron las medidas de control existentes. Cabe destacar, entre las medidas de control detectadas o adoptadas en 2024, las siguientes:

- Aprobación de políticas relacionadas (anticorrupción, prevención en materia de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo, para el seguimiento del cumplimiento de las políticas internas por los principales socios de negocio, empresas subcontratadas y proveedores de servicios).
- Formación básica y específica en la prevención y lucha contra la corrupción y el soborno.

- Cumplimiento de los procedimientos de homologación de proveedores existentes en distintas áreas de trabajo.
- Incorporación de cláusulas contractuales de cumplimiento normativo en contratos con socios de negocio.
- Controles financieros y de control económico en la conciliación de pagos, aprobación de facturas, controles de ventas, controles de cierre, etc.

Tras la identificación y evaluación de estos y otros controles, existentes o implementados en la organización en 2024, se procedió a la valoración del riesgo residual concluyendo en todos los casos un nivel de riesgo bajo, lo que supuso que ninguno de estos riesgos se contempló en el Plan de Acción de *compliance* penal para 2024. Sin embargo, por la especial relevancia de estos riesgos para el buen gobierno corporativo, sí que se consideró como un objetivo de *compliance* penal para 2024 el aumentar el grado de concienciación de los riesgos de corrupción dentro de la organización. Este objetivo se ha cumplido en 2024 conforme a lo previsto en el sistema de gestión de *compliance*.

En 2025, una vez implementadas las Políticas y demás medidas de control, se considera necesario continuar actuando en esta materia con acciones formativas dirigidas a los miembros de los órganos de gobierno y con acciones de concienciación y difusión dirigidas a los empleados, a los socios de negocio, a los proveedores y a otras personas relacionadas con la organización. Igualmente se continuarán revisando las medidas de control existentes para mejorar o reforzar las mismas con el fin último de continuar luchando contra la corrupción, el soborno y el blanqueo de capitales.

IMPLEMENTANDO Y CUMPLIENDO LAS POLÍTICAS

En materia de compromisos y políticas de conducta empresarial responsable, durante el año 2024 se han implementado de manera efectiva políticas, así como procedimientos, instrucciones y registros conforme a las directrices marcadas por el Órgano de Gobierno de *Compliance*.

De este modo, los compromisos adquiridos por la Alta Dirección de *Compliance* para promover la ética y una conducta empresarial responsable se han traducido en 2024 en el apoyo, mediante el ejercicio de su liderazgo, en la implementación y puesta en marcha de un conjunto de reglas, principios y valores para el buen gobierno, inspirando con ello la conducta profesional del equipo humano que la componen con el objetivo de perseguir, de esta manera, un funcionamiento correcto, íntegro, transparente y responsable en sus relaciones comerciales y profesionales, tanto a nivel interno como con clientes, socios, proveedores, competidores y en general, con todas aquellas personas y entidades con las que interactúen en el desarrollo de su actividad profesional.

En línea con lo apuntado, a lo largo de este año 2024, la organización Air Nostrum ha aprobado importantes normas internas de obligado cumplimiento y ha revisado otras ya vigentes, destacando las **Políticas más relevantes** que conforman el Sistema de gestión de *Compliance* penal y tributario:

- El Código Ético, versión 2.
- La Política de *Compliance* Penal.

- La Política *Compliance* Tributario, que en su versión inicial se denominó Política Fiscal.
- La Política Anticorrupción.
- La Política para el seguimiento del cumplimiento de las políticas internas por los principales socios de negocio, empresas subcontratadas y proveedores de servicios.

Además de las Políticas citadas en 2024 se han aprobado, revisado o incluido como parte del Sistema de gestión de *compliance* penal y tributario otras Políticas y normas internas igualmente relevantes que se citan a continuación:

- Catálogo de conductas prohibidas.
- Política de prevención en materia de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo.
- Estatuto del responsable de cumplimiento.
- Política de tramitación y obtención de licencias, subvenciones y ayudas públicas.
- Política para la gestión de derechos de propiedad intelectual e industrial.
- Política para situación de insolvencia y de enajenación de activos y/o constitución de cargas y gravámenes sobre los mismos.
- Política para el seguimiento en el cumplimiento de la normativa de Seguridad Social.
- Protocolo para la prevención, actuación y erradicación del acoso sexual, acoso por razón de sexo, acoso discriminatorio y acoso laboral en el ámbito laboral.
- Plan de Igualdad.
- Política de prevención de riesgos laborales.
- Política de seguridad de la Información.
- Política de desconexión digital.
- Política de calidad y medioambiente.
- Política de seguridad operacional.

Estas Políticas se complementan con procedimientos, instrucciones, formularios y registros. Se citan a continuación los **Procedimientos** más relevantes en el sistema de gestión de *compliance* penal y tributario:

- Procedimiento de Información documentada.
- Procedimiento de Planificación estratégica.
- Procedimiento de Liderazgo.
- Procedimiento de Evaluación de riesgos de *Compliance*.
- Procedimiento de Objetivos, indicadores y recursos.
- Procedimiento de Competencia formación y comunicación.
- Procedimiento de Diligencia debida.
- Procedimiento de Gestión tributaria.
- Procedimiento de Auditoría interna, revisión y mejora.

Otros Sistemas de gestión vigentes en la organización, como el **Calidad, Medioambiente o Seguridad Operacional** entre otros, cuentan con sus propios procedimientos de desarrollo y con Políticas que complementan las aquí citadas. Todas ellas tienen un objetivo común consistente en dotar a las Compañías de un modelo de organización que incluya las medidas de vigilancia y control idóneas para prevenir o reducir los riesgos de diversa índole que, como consecuencia de las actividades que éstas desarrollan, se generan en el seno de la organización.

El nivel de **aprobación** de las Políticas es el más alto posible en la organización: el órgano de gobierno, esto es, el Consejo de Administración de la Compañía que se considere en cada caso. La aplicación de las Políticas, por regla general, es desde el día siguiente de su aprobación o desde la fecha que se determine al efecto.

Las **modificaciones** que se realicen son aprobadas por el Consejo de Administración, previa propuesta e informe del Responsable de Cumplimiento o del Responsable de la Política en cuestión, en caso de ser responsable una Dirección de la Compañía distinta al Compliance Officer.

En cuanto al **alcance**, por regla general todas las políticas que forman parte de los sistemas de gestión aplican a todas las personas que componen y prestan servicios para las Compañías, con independencia del puesto, cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica.

En este contexto las Políticas resultan de aplicación a las siguientes personas físicas y/o jurídicas de las Compañías:

- a) El personal de alta dirección y miembros del Órgano de Administración.
- b) Las personas empleadas, asalariadas o dependientes de las Compañías.
- c) Quienes actúen en nombre y representación de las Compañías.

Las personas anteriormente relacionadas tienen el deber de conocer y cumplir las Políticas, cuyos valores y principios deben guiar el desempeño de sus funciones en las Compañías, sin perjuicio de los deberes especiales que recaen sobre aquellas personas que se encuentren sometidas a otros procedimientos específicos de la actividad.

En cuanto al desarrollo y **difusión** de las Políticas la Dirección de la organización se compromete a (i) promover la más amplia difusión de las Políticas entre las personas sujetas y proporcionarles los instrumentos adecuados para favorecer su aplicación; (ii) fomentar las actuaciones necesarias para asegurar tanto su cumplimiento, como el de la legalidad vigente; (iii) adoptar los mecanismos que sean necesarios a fin de evitar su vulneración, así como para garantizar que, en caso de vulneración, la infracción sea detectada y correctamente sancionada; (iv) fomentar que los terceros con los que la organización mantiene relaciones comerciales tengan implementados sistemas de cumplimiento normativo adecuados, pudiendo condicionar la contratación con ellos al compromiso de cumplir tales normas. La infracción de los protocolos, políticas y modelos de cumplimiento normativo por los terceros contratantes podrá ser considerada como una causa de resolución de la relación contractual mantenida.

La comunicación y acciones de difusión depende del alcance de las Políticas. Por regla general las Políticas son puestas en conocimiento de todos los empleados, directivos y administradores a través de una comunicación por correo electrónico y se ponen igualmente a su disposición en la intranet de cada Compañía. A su vez y en cuanto a la comunicación externa, se publican según los casos en la página web corporativa. Éste es el caso, por ejemplo, del Código Ético y de la Política Fiscal.

En cuanto a acciones de **sensibilización** relacionadas, en 2024 se han realizado acciones específicas de sensibilización tras la aprobación e implementación del Sistema de Gestión de Compliance Penal y Tributario. Se citan a continuación algunas de estas acciones de sensibilización:

- Envío de comunicaciones informativas remitidas por la Dirección de las Compañías o por el Responsable de Cumplimiento.
- Difusión de un vídeo formativo diseñado específicamente para la sensibilización del personal en materia del canal ético “Ética y Canal de Denuncias”. Este vídeo está disponible en las intranets corporativas para la alta dirección, miembros del órgano de administración y empleados y también en las páginas webs corporativas.
- Publicación de las principales políticas en las intranets y webs corporativas.

En 2024, tras la implementación del Sistema de Gestión de *Compliance* Penal y Tributario se han determinado indicadores de desempeño. Se citan a continuación los **indicadores** en compliance penal y tributario:

Indicador 1: % de comunicaciones/denuncias en materia Tributaria o Penal gestionadas en el plazo de 7 días. Seguimiento Trimestral.

Indicador 2: % de denuncias relativas a C. Penal o Tributario no recibidas a través de la plataforma del SII. Seguimiento Trimestral.

Indicador 3: N.º de acciones de sensibilización en C. Penal o Tributario realizadas. Seguimiento Semestral.

Indicador 4: % de comunicaciones internas anuales realizadas en materia penal o tributaria conforme a planificación. Seguimiento Semestral.

Indicador 5: % de investigaciones internas cerradas en el plazo de 3 meses. Seguimiento Semestral.

Indicador 6: % de personal que ha realizado y superado la formación básica de *Compliance* Penal y Tributario. Seguimiento Semestral.

Indicador 7: Sanciones/recargos recibidos de Autoridades de Control (AESA, Admón. Tributarias, Juzgados, etc.). Seguimiento Trimestral.

Indicador 8: N.º de incumplimientos detectados del Código ético, Políticas o procedimientos de *Compliance* Penal o Tributario. Seguimiento Trimestral.

Indicador 9: % de Personal Especialmente Expuesto que ha realizado y superado la formación específica del SGCPT. Seguimiento Trimestral.

Indicador 10: Porcentaje de evaluación favorable sobre el desempeño del SGCPT. Seguimiento Bienal.

Indicador 11: Incidencias de tipo Penal derivadas de la relación con socio de negocio (proveedores, socios, UTEs.). Seguimiento Semestral.

Indicador 12: Número de delitos con riesgo por encima del umbral de riesgo (medio o alto). Seguimiento Anual.

Indicador 13: % de controles de compliance penal con incidencias. Seguimiento Anual.

Indicador 14: % de Personal Especialmente Expuesto que ha firmado el Compromiso con la Política de *Compliance* Penal y Tributario. Seguimiento Trimestral.

Indicador 15: N.º de no conformidades en auditoría externa - *Compliance* Penal. Seguimiento Anual.

Indicador 16: Incidencias de tipo Tributario derivadas de la relación con socio de negocio (proveedores, socios, UTEs.). Embargo de créditos. Seguimiento Trimestral.

Indicador 17: Número de riesgos tributarios por encima del umbral de riesgo (medio o alto). Seguimiento Semestral.

Indicador 18: % de controles de *Compliance* tributario con ineficacias detectadas. Seguimiento Semestral.

Indicador 19: N.º de no conformidades en auditoría externa - *Compliance* Tributario. Seguimiento Semestral.

Indicador 20: Porcentaje de nuevas operaciones vinculadas con análisis previo de mercado, atendiendo a la política de precios instaurada. Seguimiento Trimestral.

En cuanto al seguimiento y al resultado de las mediciones de los indicadores a 31 de diciembre de 2024, la propuesta de futuras acciones para conseguir los **objetivos** de las Políticas de Compliance Penal y Tributario consiste en: (1) Cumplir lo establecido en el procedimiento “PR SGCPT 05-Objetivos, indicadores y recursos”; (2) Realizar el seguimiento, las mediciones de los indicadores, los comentarios y demás acciones relacionadas conforme a lo detallado en el registro “RG SGCPT 05-03-Indicadores de *Compliance*”; y (3) Acometer las acciones necesarias para alcanzar los valores aceptables para cada indicador. En este sentido, la mayoría de los indicadores señalados han obtenido una valoración aceptable, siendo el número de indicadores que han sufrido desviaciones poco significativo.

HITOS CLAVE EN 2024 Y OBJETIVOS 2025

El año 2024 ha sido clave en los objetivos de gobernanza marcados por la Dirección. Como **hitos clave** en materia de cumplimiento normativo, 2024 ha sido el año de **aprobación e implementación** los sistemas de gestión de compliance penal y tributario que han contribuido de manera significativa a reforzar la cultura ética y de cumplimiento de la organización. Tras la implementación de estos sistemas de gestión y tras los procesos de auditoría correspondientes, cabe destacar como hito relevante en 2024 la **certificación** que la entidad independiente de reconocido prestigio **AENOR** ha reconocido los Sistemas de Gestión de Compliance Penal y Tributario conforme a la **Norma UNE 19601:2017** Sistema de gestión de compliance penal y conforme a la **Norma UNE 19602:2019** Sistema de gestión de compliance tributario. Sin duda, la implicación de todos los miembros de la organización, la designación y el ejercicio de las funciones del Compliance Officer y en especial el liderazgo ejercido por la Alta Dirección y por el Órgano de Gobierno de Compliance han sido claves para la consecución de estos objetivos.

Durante el año 2024, se ha tratado trimestralmente en sede de Consejo sobre los avances del grupo de trabajo en materia de sostenibilidad, con el objetivo de alinearse con la Directiva sobre Información Corporativa de Sostenibilidad.

Asimismo, respondiendo a los requisitos normativos de ciberseguridad establecidos en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, se ha procedido a actualizar la Política de Seguridad de la Información.

Por otro lado, en el año 2024, el Consejo ha aprobado las siguientes Políticas, para su implementación en las sociedades del Grupo:

- Política de Gestión de Riesgos: Tiene como objetivo establecer un marco común para identificar, gestionar y controlar los riesgos financieros y no financieros a los que se está expuesto, confirmar el nivel de riesgo que se considera aceptable y operar dentro del Apetito de Riesgo definido por el Consejo.
- Política de Información Financiera: Describe el modo en que el Consejo de Administración recibe apoyo en el ejercicio de sus responsabilidades en materia del Sistema de control Interno sobre la Información Financiera.

El año 2024 ha concluido con un alineamiento estratégico entre las políticas de *compliance* penal y tributario y los objetivos de Air Nostrum, explicitando que las Sociedades no tolerarán en su seno ninguna conducta que pueda ser constitutiva de un ilícito penal o incumplimiento tributario.

En 2025 los **objetivos prioritarios** se centran en mantener y fortalecer los sistemas de gestión de *compliance* penal y tributario conforme marcan los estándares de cumplimiento de las normas UNE 19601:2017 y 19602:2019, en desarrollar acciones de Diligencia Debida tanto a nivel interno como con socios de negocio, instaurando en el Grupo dinámicas de trabajo que permitan integrar la Diligencia Debida tanto en los procesos de homologación y contratación con clientes y proveedores, como en la relación con las entidades controladas y no controladas y en procesos societarios en los que puedan participar las Sociedades del grupo. A su vez para 2025 hemos determinados **objetivos de mejora** tanto en *compliance* penal como en *compliance* tributario consistentes en (i) aumentar el grado de concienciación de los riesgos de corrupción dentro de la organización; (ii) aumentar el grado de conocimiento, cercanía y confianza en los sistemas de gestión de *compliance* dentro de la organización; (iii) aumentar el número de trabajadores de Departamentos clave formados en materia de tributación básica, con el objetivo de que puedan detectar posibles riesgos tributarios; y (iv) reducir el riesgo en materia de valoración de las operaciones vinculadas en aquellas sociedades que presenten un riesgo superior a bajo, mediante el establecimiento de una política de precios de transferencia.

En 2024 el Órgano de *Compliance*, la Alta Dirección y el Órgano de Gobierno del Sistema de Gestión de *Compliance* Penal y Tributario, en ejercicio de su liderazgo y compromiso con la ética y el cumplimiento normativo, han revisado la adecuación y la eficacia del sistema lo que permite trabajar de cara a 2025 en una misma dirección, reforzando la cultura ética y el buen gobierno corporativo.

06

Y UNA SÓLIDA SEGURIDAD, TRANSFORMACIÓN E INNOVACIÓN

Garantizando seguridad	153
Transformación e Innovación	155

GARANTIZANDO SEGURIDAD

SEGURIDAD EN TODAS LAS OPERACIONES

El compromiso de Air Nostrum con la seguridad es un pilar fundamental en todas sus operaciones. El liderazgo de la Dirección en este ámbito es crucial para la implementación de un sistema de gestión eficaz. Este compromiso se refleja en la **Política del Sistema de Gestión de Seguridad (SMS)** del Grupo y en el establecimiento de objetivos claros y específicos en materia de seguridad.

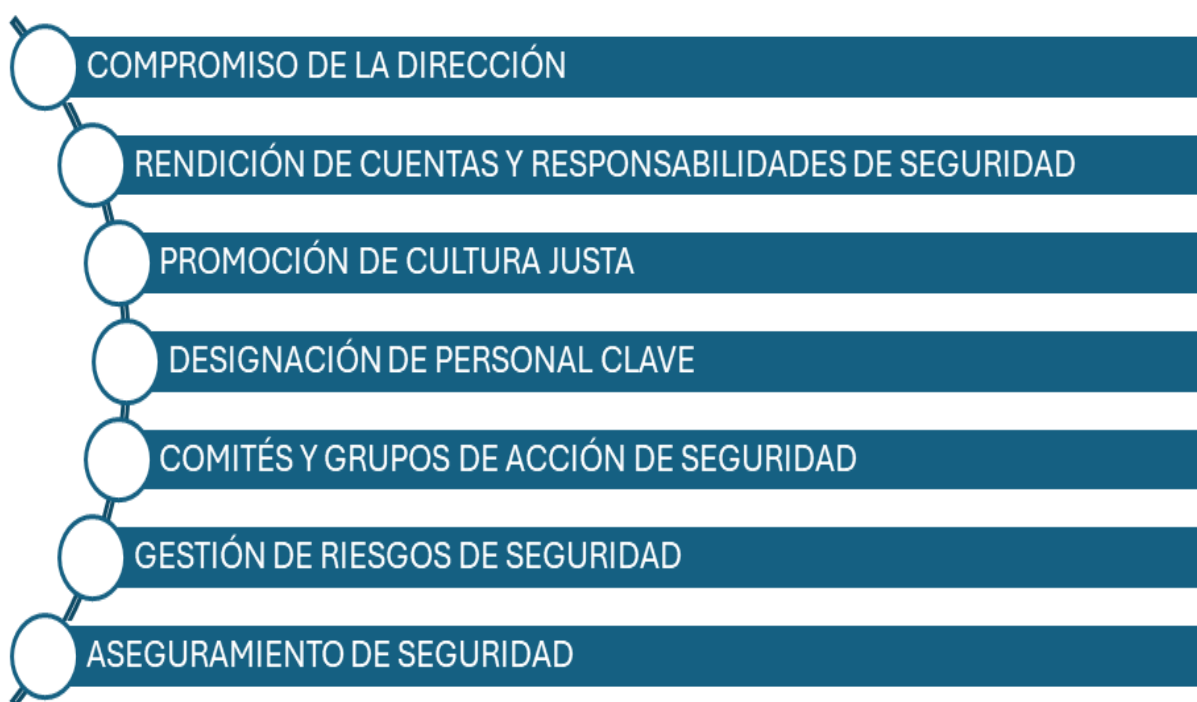
Esta política consiste en un conjunto principios y directrices que buscan asegurar la identificación, evaluación y mitigación de riesgos en todas las operaciones de la empresa, promoviendo una cultura de seguridad y cumplimiento normativo.

Para garantizar su comunicación a toda la organización la política está disponible en la intranet para todo el personal involucrado en las operaciones y actividades de gestión.

El personal clave de seguridad y el resto de personal de operaciones cooperan en la implementación de la política de seguridad y sus objetivos a efectos de promover un sentido de responsabilidad compartida.

Para los usuarios y las operaciones, el SMS de Air Nostrum tiene el objetivo de conseguir los más altos niveles de seguridad y cumplir con todos los requisitos normativos. Todos los niveles de responsabilidad y todos los empleados son responsables de entregar el máximo nivel de seguridad.

Pilares de la Política del sistema de gestión de seguridad (SMS) de Air Nostrum



SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN

La Dirección de Air Nostrum considera la información un activo esencial para el cumplimiento adecuado de sus funciones. Es por ello por lo que asume la seguridad de la información como una responsabilidad asociada a su protección de las amenazas que puedan afectarla en términos de integridad, disponibilidad y/o confidencialidad, incluyendo también las personas, instalaciones, sistemas de información y tecnología sobre la que se soporta.

Se lleva a cabo bajo una estructura de dirección y gestión común en el Grupo, supervisada en última instancia por los respectivos órganos de administración, pero desarrollada de forma centralizada por el Departamento de Sistemas de la Información integrado por personal de Air Nostrum Global Services, S.L.U., que extiende su labor y competencia a todas las entidades, a las que presta este servicio. Son igualmente comunes y desempeñan sus funciones respecto de toda la organización la Auditoría Interna y la función de compliance a través del Responsable de Cumplimiento.

El Órgano de Administración ha establecido una serie de roles y responsabilidades en materia de seguridad de la información considerándose cuatro puestos: Responsable de Seguridad de la Información, Responsable del Sistema, Responsable de la Información y Responsable del Servicio. Los cuatro responsables conforman el Comité de Seguridad de la Información.

Los departamentos aplican las medidas mínimas de seguridad exigidas por el Esquema Nacional de Seguridad así como realizan un seguimiento continuo de los niveles de prestación de servicios, analizando las vulnerabilidades reportadas, y preparando una respuesta efectiva.

Además, Air Nostrum cuenta con una política para la gestión de la **ciberseguridad**, de aplicación a todos los sistemas de información asegurando que todos los empleados estén informados y preparados.

En materia de formación de concienciación en este ámbito, el Grupo sigue la Normativa de formación y concienciación en materia de Seguridad actualizada a diciembre de 2024 que es de aplicación y de obligado cumplimiento para todo el personal que, de manera permanente o eventual, presta sus servicios en las Sociedades del Grupo Air Nostrum, incluyendo el personal de proveedores externos, cuando son usuarios de los Sistemas de Información de la Organización.

En ella se recoge las necesidades de formación que son planificadas entre los integrantes de la Organización y de la urgencia de estas. Existen una serie de cursos de obligado cumplimiento para todos los empleados de la Organización, como son el “Curso de Bienvenida”, realizado por todas las nuevas incorporaciones, así como el “Curso de Concienciación de Ciberseguridad”, realizado por todos los empleados, con refresco cada 3 años de acuerdo con la SA-16 de AESA. Adicionalmente, se planifican e imparten acciones formativas puntuales o acciones divulgativas con el objetivo de reforzar conocimientos.

También se publica un informe mensual de servicio de ciberseguridad que muestra los incidentes críticos, los incidentes con impactos y los eventos de ciberseguridad gestionados. Esto permite el análisis, la monitorización, la detección y el análisis de todos los incidentes o potenciales incidentes cibernéticos.

Como compromiso para el año 2025 es la preparación de la auditoría del ENS Nivel Alto.

SEGURIDAD DE LOS TRABAJADORES

El compromiso de Air Nostrum con la seguridad de sus trabajadores es un pilar esencial de su cultura organizacional, alineado con los más altos estándares de prevención y bienestar laboral. La compañía promueve un entorno de trabajo seguro y saludable mediante la implementación de una sólida Política de Prevención de Riesgos Laborales (PRL) que abarca todas las operaciones y actividades del Grupo. Esta política se fundamenta en la identificación, evaluación y control de riesgos laborales, garantizando el cumplimiento de la normativa vigente y fomentando una cultura de prevención compartida entre todos los empleados.

La Política de PRL de Air Nostrum establece principios claros para proteger la salud y seguridad de los trabajadores, integrando la prevención en todos los niveles de la organización. Además, cuenta con un Plan de Prevención de Riesgos Laborales diseñado para minimizar los riesgos en todos los entornos de trabajo, desde oficinas hasta hangares y operaciones de vuelo.

Air Nostrum implementa un conjunto de medidas preventivas para abordar los riesgos laborales específicos de sus operaciones, incluyendo:

- **Ergonomía:** Ajuste de puestos de trabajo para reducir riesgos musculoesqueléticos.
- **Gestión psicosocial:** Programas de apoyo para el manejo del estrés laboral y la promoción del equilibrio entre vida laboral y personal.

La formación es un componente clave en la estrategia de seguridad de Air Nostrum. El Grupo ha establecido un Plan de Formación en Prevención de Riesgos Laborales que garantiza que todo el personal, desde nuevos empleados hasta trabajadores experimentados, esté preparado para operar en entornos seguros.

Cultura de seguridad y responsabilidad compartida

Air Nostrum fomenta una cultura de seguridad en la que todos los empleados asumen la responsabilidad de promover entornos seguros.

TRANSFORMACIÓN E INNOVACIÓN

La innovación constituye un eje fundamental para la competitividad y eficiencia operativa en Air Nostrum, impulsando la sostenibilidad. Durante 2023 y 2024, la compañía ha desarrollado múltiples proyectos enfocados en la digitalización de procesos, automatización operativa, formación avanzada y eficiencia ambiental.

Estas iniciativas no solo han permitido optimizar recursos, sino también anticiparse a incidencias técnicas y mejorar la toma de decisiones en tiempo real. Este enfoque innovador, transversal a toda la organización, fortalece nuestra capacidad para adaptarnos a un entorno cambiante y refuerza nuestro compromiso con un transporte aéreo más inteligente y sostenible.

En este contexto, se han impulsado proyectos como la automatización de procesos operativos, la digitalización de formularios de entrenamiento de tripulaciones, la transformación de contenidos e-learning, y la digitalización de la gestión de dispositivos EFB. En paralelo, se han implementado soluciones como el modelo predictivo para mantenimiento y prevención de incidencias, las aplicaciones ATR EFB y CC EFB (*Operations Control Center* y *Electronic Flight Bag*), el programa *Fuel Efficiency*, así como sistemas de alertas para el control de vuelos y de gestión digital del mantenimiento en base.

En concreto, para el proyecto para automatizar los procesos de atención a tripulaciones para gestionar necesidades y reducir errores se está desarrollando una aplicación que tiene como objetivo digitalizar y automatizar las principales funciones del departamento HOTAC, que abarca Hoteles, Recogidas y Billetes de tripulaciones.

Con el objetivo de que en el momento en que se emite la programación en el AIMS, estas aplicaciones recojan la información, la procesen y la envíen automáticamente a los diferentes proveedores. A través de esta iniciativa se busca que las aplicaciones gestionen las cargas de catering, realicen las reservas de hoteles para cada tripulante, coordinen las horas de recogida para el transporte y efectúen las reservas de billetes en las diversas webs de las aerolíneas, enviando directamente la tarjeta de embarque al tripulante. De esta forma se evitan los errores humanos, se agiliza el proceso, se reduce el papel y se ahorran costes por errores, por la agilidad a la hora de reservar los vuelos con antelación y por la mayor eficiencia en la gestión del tiempo y los recursos operativos.

Cada uno de estos proyectos refuerza la apuesta por la innovación aplicada al entorno real de las operaciones.

NUEVAS TECNOLOGÍAS

Air Nostrum, por su carácter regional, reúne las condiciones para convertirse en *early adopter* de nuevas tecnologías nulas y/o bajas en carbono y por eso quiere acompañar a los desarrolladores en este camino. En la actualidad, colabora en el desarrollo de tres tecnologías distintas, pero con un objetivo común: descarbonizar el sector aéreo.

- Air Nostrum adquirió una participación minoritaria en el proyecto de avión eléctrico de Dovetail en diciembre de 2022 en el que ya se encontraba trabajando junto a Volotea y otras empresas desde 2021.
- Air Nostrum firmó un acuerdo con Hybrid Air Vehicles (HAV) el 15 de junio de 2022 para ser el cliente lanzador de la aeronave Airlander 10 cuando esta se encuentre certificada. El motor híbrido del dirigible proporcionará un 90% de reducción en las emisiones de CO₂.
- Air Nostrum firma un acuerdo con Airbus, AENA, Exolum, Repsol e Iberia para crear el primer HUB de hidrógeno a nivel nacional. Esta colaboración proporcionará a los socios una visión holística del avión propulsado por hidrógeno y de cómo puede integrarse en el ecosistema aeroportuario. No sólo se centrará en el suministro y la infraestructura de hidrógeno, sino también en los requisitos específicos de las operaciones en tierra en los aeropuertos. El objetivo final es

fomentar y apoyar el crecimiento del ecosistema de la aviación del hidrógeno en España.



Paralelamente al desarrollo de nuevas tecnologías disruptivas se trabaja en la reducción de emisiones mediante la reducción de peso a bordo utilizando tecnologías de digitalización y en mejorar la eficiencia de las operaciones, de la mano de la IA y herramientas basadas en big data.

- Durante 2024, se culmina el proceso de digitalización de las carteras de vuelo en la flota ATR, siendo totalmente paperless desde agosto. La sustitución de los manuales de vuelo en papel ahorra peso a bordo y por tanto consumo de combustible y emisiones.
- El año 2024 es el año de implementación de la herramienta de fuel efficiency de Open Airlines. SkyBreathe® 360° analiza y optimiza el consumo de combustible en toda la flota de una aerolínea. Mediante algoritmos de 'Big Data', inteligencia artificial y 'machine learning', el software permite a sus diferentes usuarios ahorrar hasta un 5% de combustible en todas sus operaciones de vuelo. Los responsables de combustible, despachadores, ingenieros de operaciones de vuelo, pilotos y especialistas en mantenimiento pueden acceder a más de 2.000 medidas que les ayudarán a configurar un programa de gestión del combustible eficaz.

INNOVACIÓN TECNOLÓGICA EN LA GESTIÓN DE LA CIRCULARIDAD

Air Nostrum impulsa su compromiso con la economía circular y la mejora continua a través de la innovación tecnológica, integrando soluciones avanzadas que optimizan procesos, reducen el impacto ambiental y promueven la sostenibilidad. Entre las tecnologías destacadas se encuentran:

- Uso de un software (Robotic Process Automation) que permite realizar en una pantalla tareas administrativas repetitivas.
- Uso de IA y Machine Learning en el proyecto de mantenimiento predictivo (referencia en el apartado anterior)
- Uso de IA y big data en fuel efficiency.
- Mejora continua: Automatización Inteligente de Procesos.

07

NUESTRO REPORTING

Elaboración del EINF;Error! Marcador no definido.

Ley 7/2021 de Cambio climático;Error! Marcador no definido.

ELABORACIÓN EINF

En el año 2017 se produjo la transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2014/95/UE, mediante el Real Decreto-ley 18/2017, de 24 de noviembre. Posteriormente, en 2018, se aprobó la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el Texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.

La Ley supone un cambio significativo en las exigencias de reporte de la información no financiera de las compañías sujetas a la misma, ya que fija un marco común de contenidos sobre los cuales se debe focalizar la información no financiera, incluyendo aspectos medioambientales, sociales, de derechos humanos, de lucha contra la corrupción y el soborno, de personal y empleo, de fomento de la igualdad de trato y cumplimiento de reglas en materia de no discriminación y discapacidad. Por otro lado, la Directiva 2014/95/UE amplía el contenido exigido en el informe anual de gobierno corporativo que deben publicar las sociedades con el fin de mejorar la transparencia facilitando la comprensión de la organización empresarial y de los negocios de la empresa.

Por ello, mediante el presente Estado de Información No Financiera y Diversidad, Grupo Befemar Global Management, S.L. (en lo sucesivo, Grupo Befemar) da cumplimiento a los requerimientos derivados de la Ley 11/2018, el cual es elaborado anualmente, con el objetivo de proporcionar la información considerada significativa para nuestros Grupos de Interés con respecto a los ámbitos de reporte considerados por la Ley.

Para cualquier duda acerca del Estado de Información No Financiera y Diversidad se puede realizar una comunicación escrita dirigida al domicilio social del Grupo, ubicado en el municipio de Quart de Poblet (Valencia), calidadgs@angs.aero.

Acerca del Estado de Información No Financiera y su elaboración

De conformidad con la Ley 11/2018 de 28 de diciembre, en materia de información no financiera y diversidad, el Órgano de Administración de Grupo Befemar Global Management, S.L., emite el presente Estado de Información No Financiera para el ejercicio 2024 como Anexo al Informe de Gestión que se presenta con las Cuentas Anuales.

Este informe tiene una periodicidad anual y está elaborado siguiendo como referencia *Global Sustainability Standards Board* (GSSB) Estándares GRI, (*GRI Sustainability Reporting Standards en su versión año 2021* - GRI 1, 2 y 3) para la elaboración de informes de publicación partir de 1 de enero de 2024, cuyo índice de indicadores reportados se acompaña como Anexo al presente informe y el específico para el sector GRI-IATA en algunos temas relevantes. Siendo la fecha del informe de verificación del ejercicio 2024 el 21 de junio de 2025.

En este informe se recoge la evolución, los resultados y la situación de desempeño del Grupo Befemar en materia de desarrollo sostenible en el año 2024, así como el enfoque de su gestión y los desafíos a los que se enfrenta.

El contenido del presente Estado de Información no Financiera y Diversidad ha sido elaborado teniendo en cuenta el principio de equilibrio, claridad, comparabilidad, exhaustividad, contexto de sostenibilidad, verificabilidad, relevancia, representación fiel y comprensibilidad de la información.

Se da cumplimiento a Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, aun estando pendiente el desarrollo reglamentario del artículo 32, con la información reportada en el apartado relativo a “Análisis de riesgos climáticos - TCFD”.

Por último, cabe destacar que el presente informe ha sido sometido a un proceso de verificación externa e independiente en los términos recogidos en la Ley 11/2018.

LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO

En el marco de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, el grupo ha avanzado en 2024 en la evaluación del impacto financiero del cambio climático, identificando riesgos y oportunidades climáticas alineado y con referencia a las recomendaciones del *Task Force on Climate-related Financial Disclosures* (TCFD), estándar internacional ampliamente reconocido que promueve la divulgación transparente y consistente de los riesgos financieros relacionados con el clima. Este enfoque ha permitido evaluar los riesgos climáticos en el análisis global de riesgos de la compañía, fortaleciendo la gestión estratégica y la toma de decisiones informadas.

La elaboración de este análisis contribuye a la identificación de la doble materialidad, en línea con el estándar ESRS E1 sobre Cambio Climático, asegurando una visión integral de los impactos financieros y no financieros. Además, este esfuerzo refleja el compromiso del grupo con los objetivos de descarbonización de la Unión Europea, alineándose con los principios del *Competitiveness Compass* de la UE. Este vínculo subraya la importancia de mantener compromisos ambiciosos en sostenibilidad para reforzar la competitividad, la resiliencia y el liderazgo en la transición hacia una economía neutra en carbono.

ANEXOS

INFORMACIÓN ADICIONAL TABLAS

ANEXO I. TABLA DE ASPECTOS AMBIENTALES MÁS SIGNIFICATIVOS

CATEGORÍA	ASPECTO AMBIENTAL	CONDICIONES	IMPACTO AMBIENTAL	DIRECTO/INDIRECTO	S/N
Residuos y subproductos	Mezcla de agua con hidrocarburos (HP4)	NORMAL	Contaminación aguas Contaminación suelos Agotamiento de recursos naturales	DIRECTO	S
Residuos y subproductos	Queroseno (hidrocarburos líquidos) (HP3)	NORMAL	Contaminación aguas Contaminación suelos Agotamiento de recursos naturales	DIRECTO	S
Vertidos al agua	Aguas residuales talleres y lavadero	NORMAL	Contaminación aguas Contaminación suelos Agotamiento de los recursos naturales	DIRECTO	S
Vertidos al agua	Aguas residuales limpieza motor	NORMAL	Contaminación aguas Contaminación suelos Agotamiento de los recursos naturales	DIRECTO	S
Vertidos al agua	Vertidos fuera de parámetros	ANORMAL	Contaminación aguas Contaminación suelos Agotamiento de los recursos naturales	DIRECTO	S
Emisiones a la atmósfera	Emisiones vehículos renting ANE	NORMAL	Contaminación atmosférica	DIRECTO	S
Emisiones a la atmósfera	Emisiones vehículos renting ANE	NORMAL	Contaminación atmosférica	DIRECTO	S
Emisiones a la atmósfera	Emisiones consumo combustible aeronave	NORMAL	Contaminación atmosférica	DIRECTO	S
Emisiones a la atmósfera	Emisiones servicios recogida vehículos ANE	NORMAL	Contaminación atmosférica	DIRECTO	S
Emisiones a la atmósfera	Emisiones transporte material mantenimiento	NORMAL	Contaminación atmosférica	INDIRECTO	S
Emisiones a la atmósfera	Emisiones difusas grupos electrógenos	ANORMAL	Contaminación atmosférica	INDIRECTO	S
Emisiones a la atmósfera	Emisiones difusas grupos electrógenos	NORMAL	Contaminación atmosférica	INDIRECTO	S
Emisiones a la atmósfera	Emisiones difusas grupos electrógenos	NORMAL	Contaminación atmosférica	INDIRECTO	S
Emisiones a la atmósfera	Emisiones jardineras	NORMAL	Contaminación atmosférica	INDIRECTO	S
Emisiones a la atmósfera	Emisiones handling-pushback avión	NORMAL	Contaminación atmosférica	INDIRECTO	S
Emisiones a la atmósfera	Emisiones cuba combustible	NORMAL	Contaminación atmosférica	INDIRECTO	S
Emisiones a la atmósfera	Emisiones vehículos servicios catering	NORMAL	Contaminación atmosférica	INDIRECTO	S
Emisiones a la atmósfera	Emisiones servicios handling	NORMAL	Contaminación atmosférica	INDIRECTO	S

ANEXO II. RETRIBUCIÓN PROMEDIO POR GÉNERO

ANE EQUIPARADOS PROMEDIOS 2024

SEXO	BASE	PLUSES Y CARGOS	VBLES NOMINA	OBJ_BENEF	ESPECIE	DIETAS	TRANSPORTE	COMPLEMENTOS	TOT SALARIO	EXTRA SAL	TOTAL SALARIO
Hombre	24.236,89	46.526,03	14.599,22	8.696,21	345,95	13.808,41	2.095,21	70.167,41	94.404,29	15.903,62	110.307,91
Mujer	15.329,86	4.933,19	2.772,81	1.635,81	218,89	8.347,70	1.339,25	9.560,69	24.890,55	9.686,95	34.577,50

ANEM EQUIPARADOS PROMEDIOS 2024

Sexo	BASE	PLUSES Y CARGOS	VBLES NOMINA	OBJ_BENEF	ESPECIE	DIETAS	TRANSPORTE	TOT SALARIAL	TOT EXTRASALARIAL	SALARIO TOTAL
Hombre	18.066,05	14.407,63	3.540,65	2.154,12	407,56		1.844,88	38.576,01	1.844,88	40.420,89
Mujer	23.490,66	5.124,07	1.359,10	2.165,59	187,26		1.844,88	32.326,67	1.844,88	34.171,54

ANTO EQUIPARADOS PROMEDIOS 2024

Sexo	BASE	PLUSES Y CARGOS	VBLES NOMINA	OBJ_BENEF	ESPECIE	DIETAS	TRANSPORTE	TOT SALARIAL	TOT EXTRASALARIAL	SALARIO TOTAL
Hombre	16.833,04	7.458,48		1.604,23	15,72		1.250,64	25.911,47	1.250,64	27.162,11
Mujer	17.996,29	4.610,91		526,37	292,02		1.250,64	23.425,59	1.250,64	24.676,23

ARA GTV EQUIPARADOS PROMEDIOS 2024

Sexo	BASE	PLUSES Y CARGOS	VBLES NOMINA	OBJ_BENEF	ESPECIE	DIETAS	TRANSPORTE	TOT SALARIAL	TOT EXTRASALARIAL	SALARIO TOTAL
Hombre	17.954,21	8.210,02	1.344,91	1.148,89	209,59		1.250,64	28.867,61	1.250,64	30.118,25
Mujer	18.176,43	6.651,60	1.363,26	875,51	379,72		1.250,64	27.446,51	1.250,64	28.697,15

ANGS EQUIPARADOS PROMEDIOS 2024

Sexo	BASE	PLUSES Y CARGOS	VBLES NOMINA	OBJ_BENEF	ESPECIE	DIETAS	TRANSPORTE	TOT SALARIAL	TOT EXTRASALARIAL	SALARIO TOTAL
Hombre	23.787,31	21.581,67	1.838,36	5.471,41	2.016,46		1.250,64	54.695,20	1.250,64	55.945,84
Mujer	19.392,49	13.093,44	2.075,55	2.011,19	587,29		1.250,64	37.159,97	1.250,64	38.410,61

CITYJET

REMUNERACIÓN
PROMEDIO 2024

SEXO	Promedio fijo	Averaged Variable	Average Bonuses	Average Objective	Sum of Average Salary
Hombres	71.043,99 €	3.619,82 €	1.901,02 €	0,00 €	76.564,83 €
Mujeres	45.493,00 €	2.315,30 €	1.194,62 €	0,00 €	49.002,92 €

Promedios salario base 2024

Promedio de TOTAL Etiquetas de fila	Sexo Hombres	Mujeres
--	-----------------	---------

ARA	78.378,95
ARD AER	54.100,00
HIB	99.435,96

ANEXO III. PLAN DE FORMACIÓN EN PREVENCIÓN DE RIESGOS

PLAN DE FORMACIÓN 2024								
Servicio de Prevención Mancomunado AIR NOSTRUM Global Services								
2024-2026								
EMPRESA	FORMACION PRL	DURACIÓN	DIRIGIDO A	PERIODICIDAD	MODALIDAD	IMPARTE	MATRICULA	OBSERVACIONES
ANGS	Pantallas de visualización de datos (PVDs)	2h	Todos	Inicio + 5 años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Extinción de incendios	2h	Miembros plan emerg	4 años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Prevención riesgos en la conducción	2h	SSGG/odos	10 años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Sustancias psicoactivas	2h	Todos	1 vez (inicio)	online	SPM Campus virtual	SPM	Curso exigencia de Safety
ANEM	Prevención de riesgos para mantenimiento aeronaves	4h	TMA - TMT	Inicio + 10años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Prevención frente al ruido	2h	TMA - TMT	Inicio + 4 años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Extinción de incendios	2h	TMA - TMT	Inicio + 4 años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Primeros auxilios	4h	TMA - TMT	Inicio + 10 años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Atmósferas explosivas	2h	TMA - TMT	Inicio + 10 años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Manejo de productos químicos	2h	TMA - TMT	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	
	Manipulación Manual de cargas	2h	TMA - TMT	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	
	Trabajos en alturas	2h	TMA - TMT	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	
	Manejo de Plataformas elevadoras	4h	TMA - TMT	1 vez	online/presencial	SPM Campus virtual	ANEM	Teoría online (2h) y práctica presencial
	Manejo de puente-grúa	4h	TMA - TMT	1 vez	online/presencial	SPM Campus virtual	ANEM	Teoría online (2h) y práctica presencial
	Manejo carretillas elevadoras	4h	Almacén	1 vez	online/presencial	Campus virt./SERMESA	SPM	Teoría online (2h) y práctica presencial
	Pantallas de visualización de datos (PVDs)	2h	ANEM oficinas	Inicio + 5 años	online	SPM Campus virtual	SPM	
	Extinción de incendios	2h	ANEM oficinas	1 vez (inicio)	online	SPM Campus virtual	SPM	
	Prevención riesgos en la conducción	2h	Todos	10 años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Sustancias psicoactivas	2h	Todos	1 vez (inicio)	online	SPM Campus virtual	ANEM	Curso exigencia de Safety
ARA GTV	Pantallas de visualización de datos (PVDs)	2h	Todos	Inicio + 5 años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Extinción de incendios	2h	Miembros plan emerg	4 años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Prevención riesgos en la conducción	2h	Todos	10 años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Sustancias psicoactivas	2h	Todos	1 vez (inicio)	online	SPM Campus virtual	Instrucción	Curso exigencia de Safety
ANAT	Pantallas de visualización de datos (PVDs)	2h	Todos	Inicio + 5 años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Extinción de incendios	2h	Miembros plan emerg	4 años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Prevención riesgos en la conducción	2h	Todos	10 años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Sustancias psicoactivas	2h	Todos	1 vez (inicio)	online	SPM Campus virtual	Instrucción	Curso exigencia de Safety
ANE			Oficinas Administrativos (Ag. Pasaje)					
	Pantallas de visualización de datos (PVDs)	2h		Inicio + 5 años	online	Quirón Prevención	SPM	
	Extinción de incendios	2h	Miembros oficinas pla	4 años	online	Quirón Prevención	SPM	

PLAN DE FORMACIÓN 2024

Servicio de Prevención Mancomunado AIR NOSTRUM Global Services

Prevención riesgos en la conducción	2h	Oficinas	10 años	online	Quirón Prevención	SPM	
Gestión de situaciones de violencia laboral	4h	Administrativos (Ag. Pasaje)	1 vez (inicio)	online	Quirón Prevención	SPM	
Riesgos del puesto de trabajo	1h	TCPs	1 vez (inicio)	Presencial	SPM	N/A	
							Temario en colaboración con SPM
							-Entrenamiento Inicial
							-Entrenamiento de conversión al operador.
							-Entrenamiento periódico anual.
							-Entrenamiento periódico trienal.
Emergencias. Extinción de incendios		TCPs	Anual	Presencial	Dpto Instrucción	Instrucción	-Entrenamiento de Refresco.
							Temario en colaboración con SPM
							-Entrenamiento de conversión al operador.
							-Entrenamiento periódico anual.
							-Entrenamiento periódico trienal.
Manutención manual de cargas		TCPs	Anual	Online	Dpto Instrucción	Instrucción	Temario en colaboración con SPM
							-Entrenamiento Inicial
							-Entrenamiento de conversión al operador.
							-Entrenamiento periódico anual.
							-Entrenamiento periódico trienal.
Medicina aeronáutica y primeros auxilios (incluye radiaciones)		TCPs	Anual	Online/presencial	Dpto Instrucción	Instrucción	Temario en colaboración con SPM
							-Entrenamiento de conversión al operador.
							-Entrenamiento periódico anual.
							-Entrenamiento periódico trienal.
Fatiga y estrés		TCPs	Anual	Online	Dpto Instrucción	Instrucción	
Primeros auxilios		Pilotos	1 vez (inicio)	Presencial	externo	Instrucción	Inicio. en caso de que el FC no lo haya realizado en otro operador y no disponga de un certificado válido acreditativo.
							Inicio. en caso de que el FC no lo haya realizado en otro operador y no disponga de un certificado válido acreditativo.
Medicina aeronáutica		Pilotos	1 vez (inicio)	Presencial	externo	Instrucción	
Radiaciones ionizantes		Pilotos	Anual	e-learning	on line nivel interno	Instrucción	Inicio y periódico
Incendios		Pilotos	3 años	Presencial	Instructor interno	Instrucción	Inicio y periódico trienal
Fatiga y estrés		Pilotos	Anual	e-learning	on line nivel interno	Instrucción	Inicio y periódico
Sustancias psicoactivas	2h	Todos	1 vez (inicio)	online	SPM Campus virtual	Instrucción	Curso exigencia de Safety

ÍNDICE DE CONTENIDOS GRI

BEFEMAR GLOBAL MANAGEMENT S.L., ha presentado la información citada en este índice de contenidos GRI para el periodo comprendido entre 1 de enero de 2024 y 31 de diciembre de 2024 siguiendo la referencia de los Estándares GRI.

INFORMACIÓN SOLICITADA POR LA LEY 11/2018 DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA Y DIVERSIDAD	INDICADOR GRI DE REFERENCIA	CONTENIDO ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA	PÁG.
INTRODUCCIÓN			
Marco de reporte. GRI 1: FUNDAMENTOS 2021	Basado en la Iniciativa Mundial de Presentación de Memorias de Sostenibilidad de Global Reporting Initiative (GRI Standards)	Acerca del Estado de Información No Financiera y su elaboración	112-113
CUESTIONES RELATIVAS A NEGOCIO			
Descripción del modelo de negocio	GRI 2 CONTENIDOS GENERALES 2021		
Entorno empresarial		Hacia un liderazgo regional europeo	
Organización y estructura		Entorno Empresarial	6
Presencia Geográfica		Estrategia	15
Objetivos y estrategia		Gestión de Riesgos	16
Los principales factores que puedan afectar a su evolución. Principales tendencias y riesgos corporativos. Políticas		Políticas del Grupo	17
	GRI 2-1 y 2-6	Hacia el Liderazgo de la Aviación Regional Sostenible	22
	GRI 3-3		26
Cadena de Valor. Diligencia Debida	GRI 2-6	El compromiso del impacto positivo en la Cadena de Valor	103
		Contratación proveedores. Diligencia Debida	110
Grupos de interés	GRI 2-29	Grupos de Interés. Enfoque de la participación	98
Gobierno corporativo. Estructura y composición	GRI 2-9	Estructura de gobierno	101
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL			
EMPLEO			
Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional	GRI 2-7 GRI 405-1	Equipo humano Anexo	64-65

Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo	GRI 2-7	Equipo humano Anexo	65-66
Promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional	GRI 2-7	Equipo humano Anexo	66-68
Remuneraciones medias	GRI 405-2	Remuneraciones	71
Brecha salarial, remuneración de puestos de trabajos iguales o de media de la sociedad	GRI 3-3 GRI 405-2	Remuneraciones	71
Remuneración media de puestos 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	GRI 3-3 GRI 405-2	Alta Dirección	72
Implantación de políticas de desconexión laboral	GRI 3-3	Desconexión laboral	72
Empleados con discapacidad	GRI 405-1	Inclusión y Diversidad. Accesibilidad de personas con discapacidad.	90-92
ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO			
Organización del tiempo de trabajo	GRI 3-3	Organización del tiempo de trabajo	73
Número de horas de absentismo	GRI 3-3 GRI 403-9	Absentismo laboral	74
Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores	GRI 401-3	Medidas conciliación laboral	74
SALUD Y SEGURIDAD			
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	GRI 3-3	Seguridad, Salud y Bienestar Laboral Salud	76
Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las enfermedades profesionales, desagregado por sexo	GRI 403-2	Seguridad, Salud y Bienestar Laboral Salud Datos.	77-81
RELACIONES SOCIALES			
Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para	GRI 3-3	Diálogo social. Enfoque	83

informar y consultar al personal y negociar con ellos			
Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	GRI 2-30		
Balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo	GRI 403-4	Personas, Información general. Enfoque	60
FORMACIÓN			
Políticas implementadas en el campo de la formación	GRI 3-3	Formación. Enfoque y Gestión del talento.	86
Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales	GRI 404-1	Datos Formación	86
ACCESIBILIDAD			
Accesibilidad universal de las personas con discapacidades	GRI 3-3 GRI 405-1	Inclusión y Diversidad. Accesibilidad de personas con discapacidad	90
IGUALDAD			
Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	GRI 405-1 y GRI 405-2	Igualdad, inclusión y diversidad	88-89
Planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres)	GRI 3-3	Igualdad, inclusión y diversidad	87
Medidas adoptadas para promover el empleo	GRI 3-3	Igualdad, inclusión y diversidad	88
Protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo	GRI 406-1	Igualdad, inclusión y diversidad	90
Medidas adoptadas para la integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 3-3	Igualdad, inclusión y diversidad	90
Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	GRI 3-3	Igualdad, inclusión y diversidad	90
LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO			
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	GRI 3-3 GRI 205-1 y 205-3	Ética e Integridad. Buen Gobierno	105
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	GRI 205-1, 205-2	3 Ética e Integridad. Buen Gobierno	107

Control de las aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	GRI 2-28	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	110
INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE			
COMPROMISOS DE LA EMPRESA CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE			
Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local	GRI 3-3	Compromiso con el Desarrollo Sostenible	93
Impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	GRI 419-1, 204-1	Compromiso con el Desarrollo Sostenible	93
Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos	GRI 2-29	Compromiso con el Desarrollo Sostenible	93
Acciones de asociación o patrocinio	GRI 2-28	Patrocinios y Colaboraciones	94-95
SUBCONTRATACIÓN Y PROVEEDORES			
Inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	GRI 3-3	Contratación de proveedores. Diligencia debida	110-112
Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	GRI 2-6 GRI 308-1, 414-1	Contratación de proveedores. Diligencia debida	110-112
Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas		Contratación de proveedores. Diligencia debida	110-112
CLIENTES			
Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	GRI 3-3	Experiencia del cliente	95-96
Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas	GRI IATA	Experiencia del cliente	95-96
INFORMACIÓN FISCAL			
Beneficios obtenidos país	GRI 3-3		
Impuestos sobre beneficios pagados		Información fiscal	112
Subvenciones públicas recibidas	GRI 201-4		
MEDIOAMBIENTE			
GESTION MEDIOAMBIENTAL			

Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente, la salud y la seguridad	GRI 3-3 GRI 2-23 GRI 2-27	Sistema de Gestión Ambiental 30	
Procedimientos de evaluación o certificación ambiental		Sistema de Gestión Ambiental 30	
Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales		Sistema de Gestión Ambiental 30	
Aplicación del principio de precaución, la cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales		Aplicación del Principio de Precaución	35
CONTAMINACIÓN			
Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono	GRI 3-3, 305-1, 305-2, 305-5, 305-6	Cambio Climático 36	
Medidas para prevenir, reducir o reparar la contaminación acústica y lumínica (No material)		Contaminación 44	
ECONOMÍA CIRCULAR Y PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS			
Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	GRI 3-3, GRI 306-2	Economía circular y prevención y gestión de residuos	46
Acciones para combatir el desperdicio de alimentos		n/a	
USO SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS			
Consumo de agua y el suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	GRI 303-1 al 303-3	Agua 57	
Consumo de materias primas y las medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso (no material)	GRI 301-1 al 301-3		
Consumo, directo e indirecto, de energía	GRI 302-1, 302-2	Energía 55	
Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética	GRI 302-4	Energía	56
Uso de energías renovables	GRI 302-1	Energía 56	
CAMBIO CLIMÁTICO			

Elementos importantes de emisiones de gases a efecto invernadero generados como resultado de las actividades de la empresa, incluido el uso de los bienes y servicios que produce	GRI 305-1 al 305-4	Cambio Climático 39-44	
Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	GRI 3-3	Cambio Climático 39-44	
Metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y Medios implementados para tal fin	GRI 305-5	Cambio Climático 39-44 Hacia el liderazgo de la aviación regional sostenible 26	
PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD			
Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad (No material)		Biodiversidad 58	
Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas. No material			
DERECHOS HUMANOS			
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos	GRI 3-3 GRI 2-23	Derechos Humanos	92-93
Prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos			
Medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos			
Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	GRI 406-1		
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva	GRI 3-3		
Eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación			
Eliminación del trabajo forzoso u obligatorio	GRI 409-1		

Abolición efectiva del trabajo infantil	GRI 408-1		
---	-----------	--	--

FORMULACIÓN DEL ESTADO DE INFORMACION NO FINANCIERA

El Administrador de la sociedad BEFEMAR GLOBAL MANAGEMENT, S.L., en fecha 5 de diciembre de 2025, y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad, procede a elaborar el Estado de Información No Financiera Consolidado del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024, el cual viene constituido respectivamente por los documentos anexos e impresos por una sola cara.

En Madrid, a 5 de diciembre de 2025

D. Carlos Bertomeu Martínez

Administrador Único