



HIDDEN DISABILITIES SUNFLOWER Y LOS AVANCES HACIA UN TRANSPORTE AÉREO MÁS ACCESIBLE

En mayo de 2024, desde PionAirLaw dedicamos una newsletter al programa *Hidden Disabilities Sunflower* –una iniciativa nacida en el aeropuerto de Gatwick en 2016 que, mediante un sencillo cordón de girasoles, permite que, de manera voluntaria y discreta, una persona con una discapacidad no visible comunique que puede necesitar ayuda, comprensión o, simplemente, un poco más de tiempo–.

En aquel momento reconocimos el esfuerzo de las aerolíneas y los aeropuertos que habían comenzado a incorporarlo y defendimos la necesidad de seguir avanzando hacia un transporte aéreo más accesible para las personas con discapacidades no visibles.

Desde entonces, la incorporación de nuevos operadores y la ampliación de las iniciativas de apoyo han contribuido a extender el reconocimiento del girasol. Y, por ello, más de dos años después, y coincidiendo con la *Invisible Disabilities Week*, promovida por la *Invisible Disabilities Association* del 18 al 24 de octubre de 2026¹, hemos querido volver sobre esta cuestión para comprobar cuánto hemos avanzado.

Y es que, aunque la expansión del programa merece una valoración positiva, su utilidad depende de que ese reconocimiento se traduzca en una atención adecuada durante todo el viaje. Por ello, en esta newsletter abordaremos las nuevas adhesiones, la coexistencia del girasol con el distintivo de Aena –principal gestor aeroportuario en España, con presencia también en otros países– y los desafíos que plantea su aplicación, dentro de un marco jurídico en el que conviene distinguir las obligaciones vigentes de las reformas previstas para los próximos años.

EL PROGRAMA SUNFLOWER, LOS AVANCES EN LA INDUSTRIA AÉREA Y LA SITUACIÓN EN ESPAÑA

Como punto de partida, conviene reconocer que el programa *Hidden Disabilities Sunflower* ha continuado consolidándose como una iniciativa internacional de referencia para el reconocimiento y apoyo a

las personas con discapacidades no visibles. Cada vez son más las organizaciones que reconocen el distintivo y se comprometen a formar a sus empleados para identificar y atender adecuadamente las necesidades de quienes lo utilizan².

No hay duda de que la participación de las compañías aéreas y aeropuertos constituye una excelente noticia, pues amplía las posibilidades de que los viajeros encuentren personal familiarizado con el distintivo y preparado para ofrecerles apoyo. Y es que el verdadero valor de esta iniciativa reside, precisamente, en facilitar la comunicación de estas necesidades de una manera discreta y sencilla, evitando explicaciones que, en determinadas circunstancias y entornos concurridos, pueden resultar especialmente difíciles.

En España, por su parte, también debemos reconocer los avances realizados por Aena, que ha continuado ampliando la disponibilidad de su propio distintivo para personas con discapacidades invisibles respecto de los once aeropuertos que mencionamos en nuestra newsletter de 2024³. Y es que el elevado volumen de pasajeros que transita por los aeropuertos gestionados por el grupo y su presencia internacional, especialmente en Brasil y el Reino Unido⁴, confieren a Aena un papel especialmente relevante para impulsar la accesibilidad en el transporte aéreo.

Ahora bien, conviene señalar que ambos distintivos –aunque comparten el objetivo de facilitar la experiencia aeroportuaria de las personas con discapacidades invisibles– presentan algunas diferencias en cuanto a sus efectos prácticos. Así, según explica la propia Aena, mientras que el cordón Sunflower permite identificar a quienes pueden necesitar algo más de ayuda o tiempo durante su paso por el aeropuerto, su distintivo específico facilita, además, el acceso a los controles de seguridad destinados a familias y personas con movilidad reducida o, cuando estos no estén disponibles, el paso por el control general, en la medida de lo posible⁵.

¹ [Invisible Disabilities Week 2026 Banner - Oct 18 thru 24 - Invisible Disabilities Association](#).

² A efectos ilustrativos, podemos referirnos, entre otras, a Aer Lingus, que anunció su adhesión al programa el 27 de febrero de 2025, destacando su implantación en más de 285 aeropuertos de todo el mundo ([aquí](#)); Lufthansa, que se incorporó en diciembre de 2025, con el objetivo de extender progresivamente la iniciativa a todas las aerolíneas del Grupo Lufthansa antes de finalizar 2026 y reforzar la formación de su personal ([aquí](#)); o easyJet, que también se ha sumado al programa y reconoce el distintivo Sunflower en toda su red ([aquí](#)). Por su parte, en agosto de 2026, el programa contaba con más de 340 aeropuertos y 31 aerolíneas participantes ([aquí](#)).

³ A título ilustrativo, entre los aeropuertos que actualmente ofrecen este distintivo se encuentran Bilbao, Vigo, Reus, Tenerife Norte y Fuerteventura, hasta alcanzar los 20 aeropuertos participantes, según la información publicada por Aena ([aquí](#)).

⁴ Los aeropuertos gestionados por el Grupo Aena registraron 384,8 millones de pasajeros en 2025, de los cuales 321,6 millones correspondieron a su red española. Su actividad se extiende también a otros países, con 17 aeropuertos en Brasil y la gestión de Londres-Luton y Leeds Bradford en el Reino Unido, según la información publicada por Aena sobre el [balance de 2025](#) y el [tráfico de septiembre de 2026](#).

⁵ Cabe precisar que el distintivo de Aena puede presentarse en formato físico o digital y es válido para un único uso el día del vuelo, mientras que el reconocimiento del cordón Sunflower depende de las entidades participantes. En cualquier caso, ninguno de los dos distintivos sustituye la solicitud de los servicios de asistencia que, en su caso, precise el pasajero. Esta diferencia ha llevado a la propia organización *Hidden Disabilities Sunflower* a publicar una aclaración específica sobre España, en la que precisa que el girasol no permite acceder en los aeropuertos de Aena a los controles destinados a familias y PMR ni al fast-track, y califica el distintivo de Aena como un programa de asistencia adicional que coexiste con el reconocimiento del girasol ([aquí](#)).

En este sentido, y sin perjuicio de reconocer el valor de ambas iniciativas, creemos que todavía existe un importante margen de mejora. Si el objetivo compartido es facilitar la experiencia de viaje de las personas con discapacidades invisibles, quizá convendría reflexionar sobre cómo favorecer la convivencia de ambos sistemas de identificación, teniendo en cuenta, además, el elevado volumen de pasajeros que transita por los aeropuertos gestionados por Aena. A nuestro juicio, sería deseable avanzar hacia una mayor coordinación entre Aena, el programa Sunflower y las compañías aéreas, de modo que los pasajeros dispongan de información clara sobre los distintos apoyos disponibles y las condiciones para acceder a ellos. Así, la incorporación de información sobre el distintivo de Aena en los materiales del programa Sunflower, junto con una mayor difusión por parte del gestor aeroportuario de las posibilidades de utilización conjunta de ambos distintivos, podría contribuir a reducir las incertidumbres que todavía encuentran estos viajeros.

Al fin y al cabo, el objetivo compartido debería ser aprovechar el alcance de ambas iniciativas para facilitar los desplazamientos de las personas con discapacidades invisibles, evitando que las diferencias entre ambos sistemas generen incertidumbres para quienes precisamente se pretende ayudar. Porque, en definitiva, el alcance de estas iniciativas y el esfuerzo de las organizaciones que las impulsan deberían servir para que las personas con discapacidades no visibles encuentren una atención adecuada durante todo el viaje, con independencia del aeropuerto o de la compañía aérea con la que se viaje.

DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES PARA UNA AVIACIÓN MÁS INCLUSIVA

Para ello, resulta fundamental que el reconocimiento de ambas iniciativas se traduzca en una atención adecuada en las distintas etapas del viaje –facturación, controles de seguridad y puertas de embarque– y, en el caso del programa Sunflower, también en cabina.

Y es que las personas con discapacidades no visibles pueden presentar necesidades muy diversas, que van desde requerir algo más de tiempo para comprender determinadas indicaciones hasta precisar asistencia adicional ante situaciones de estrés, aglomeraciones o cambios inesperados en el desarrollo del vuelo. Por ello, resulta fundamental que el personal de las compañías aéreas y los aeropuertos cuente con la formación y los recursos necesarios para ofrecer una atención adecuada a las circunstancias particulares de cada pasajero.

A su vez, esta atención debe prestarse desde el respeto a la autonomía, intimidad y privacidad de los viajeros. No debemos olvidar que el uso de ambos distintivos es voluntario y que, en el caso del girasol, su finalidad es permitir comunicar discretamente la posible necesidad de apoyo, sin que ello deba implicar que el pasajero tenga que explicar reiteradamente su condición o diagnóstico⁶.

Ahora bien, para que las medidas adoptadas respondan verdaderamente a las necesidades de estos pasajeros, consideramos igualmente esencial conocer sus experiencias y escuchar sus opiniones, tal y como ya defendíamos en nuestra newsletter de mayo de 2024.

En este sentido, nos parece especialmente positivo que algunas compañías aéreas estén comenzando a desarrollar mecanismos que permiten incorporar directamente las opiniones y aportaciones de estos viajeros a sus políticas de accesibilidad, contribuyendo así a identificar las dificultades que todavía encuentran y a adaptar los procedimientos y servicios a sus necesidades reales⁷.

De este modo, la formación del personal, el respeto a las circunstancias particulares de cada pasajero y su participación en la mejora de los servicios constituyen, a nuestro juicio, elementos fundamentales para seguir avanzando hacia una aviación verdaderamente accesible e inclusiva.



EL MARCO JURÍDICO EUROPEO Y LAS REFORMAS EN CURSO

En el ámbito jurídico, también se han producido novedades relevantes desde nuestra anterior publicación, que reflejan una creciente preocupación de las instituciones europeas por reforzar la protección de los pasajeros con discapacidad o movilidad reducida.

Como punto de partida, debemos recordar que el Reglamento (CE) n.º 1107/2006⁸ continúa siendo la principal referencia normativa en esta materia, cuya protección se extiende también a las personas con discapacidades no visibles, con independencia de que utilicen o no un distintivo específico.

En este sentido, en octubre de 2024, la Comisión Europea publicó nuevas directrices interpretativas destinadas a favorecer una aplicación más uniforme del Reglamento, reconociendo expresamente las discapacidades no visibles y destacando la utilidad de los sistemas voluntarios de identificación, como cordones o pulseras⁹ –categoría en la que se encuentra el programa–.

Más recientemente, la Unión Europea ha continuado avanzando en la revisión de los derechos de los pasajeros. Así, cabe destacar, por un lado, la propuesta COM(2023) 753¹⁰, que contempla, entre otras cuestiones, modificaciones del Reglamento (CE) n.º 1107/2006, en materia de calidad de los servicios de asistencia, supervisión del cumplimiento y procedimientos de reclamación, sobre la que se alcanzó un acuerdo provisional en julio de 2026, respaldado por el Parlamento Europeo el 20 de octubre de ese mismo año, y pendiente su aprobación formal por el Consejo.

Entre sus novedades figuran, por ejemplo, la obligación de establecer y publicar estándares de calidad del servicio por parte de las compañías aéreas –hasta ahora exigida solo a los gestores aeroportuarios–, que deberán incluir el diálogo con las organizaciones de personas con discapacidad y la formación del personal en esta materia, así como los nuevos plazos de tramitación de reclamaciones –acuse de recibo en siete días hábiles y respuesta motivada en un mes– y la atribución a la compañía de la carga de probar que facilitó la información debida al pasajero. Y, por tanto, la formación del personal, que constituye el núcleo del programa Sunflower, pasaría así de ser un compromiso voluntario a una obligación sujeta a supervisión.

⁶ El tratamiento de información sobre las discapacidades de los pasajeros queda sujeto a las garantías previstas en el Reglamento (UE) 2016/679 (RGPD).

⁷ Así, por ejemplo, el Grupo Lufthansa anunció en 2025 la creación de un comité consultivo de clientes con distintas necesidades de accesibilidad, destinado a contribuir a la mejora de sus servicios ([aquí](#)).

⁸ Reglamento (CE) n.º 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.

⁹ [Directrices interpretativas C/2024/5992 sobre el Reglamento \(CE\) 1107/2006](#).

¹⁰ [Procedure File: 2023/0437\(COD\) | Legislative Observatory | European Parliament](#).

Por otro lado, merece especial atención la reciente aprobación del Reglamento (UE) 2026/2202¹¹, que modifica el régimen europeo de compensación y asistencia a los pasajeros aéreos e introduce importantes novedades para las personas con discapacidad o movilidad reducida¹². En particular, refuerza las garantías relativas a la accesibilidad de la información, la asistencia ante incidencias operativas y la protección de los pasajeros que necesitan acompañamiento, incluyendo, bajo determinadas condiciones, la posibilidad de ocupar gratuitamente asientos contiguos, la obligación de proporcionar compensación, transporte alternativo y asistencia cuando un incumplimiento de las obligaciones de asistencia aeroportuaria provoque la pérdida del vuelo.

Aunque estas novedades constituyen avances positivos, conviene recordar que no establecen un régimen específico para las discapacidades invisibles ni atribuyen derechos adicionales por el mero uso del cordón Sunflower. En todo caso, las iniciativas voluntarias de accesibilidad deben complementar las obligaciones legales de asistencia, sin que la utilización de un determinado distintivo pueda convertirse en una condición para el ejercicio de los derechos que correspondan al pasajero.

En nuestra opinión, estos avances normativos representan una oportunidad para continuar reforzando la protección de las personas con discapacidad en el transporte aéreo, procurando que el reconocimiento de sus necesidades se traduzca en garantías cada vez más claras y eficaces durante todas las etapas del viaje.

CONCLUSIONES

Más de dos años después de nuestra anterior publicación, nos alegra comprobar que el programa *Hidden Disabilities Sunflower* continúa creciendo y que cada vez son más las aerolíneas, los aeropuertos y gestores aeroportuarios –como Aena– que adoptan iniciativas destinadas a facilitar los viajes de las personas con discapacidades no visibles. Por ello, queremos reiterar nuestro agradecimiento a todas aquellas organizaciones que han decidido dar este paso, contribuyendo a que la industria aérea sea cada vez más accesible e inclusiva.

Sin embargo, tal y como ya señalábamos en mayo de 2024, seguimos convencidos de que la verdadera eficacia de estas iniciativas requiere una formación continua del personal, una adecuada coordinación entre los distintos operadores y, especialmente, una escucha activa de las experiencias y necesidades de los pasajeros, que permita seguir perfeccionando los servicios y eliminando aquellas barreras que todavía dificultan sus viajes.

Desde PionAirLaw seguimos animando a las aerolíneas y aeropuertos que todavía no se han sumado al programa a hacerlo lo antes posible, y a quienes ya participan a continuar desarrollando medidas que permitan ofrecer una asistencia cada vez más adecuada a las necesidades de todos los pasajeros.

Porque, aunque hemos avanzado mucho desde mayo de 2024, todavía queda camino por recorrer para conseguir una aviación verdaderamente accesible, en la que todas las personas puedan disfrutar de la libertad de viajar con autonomía, confianza y tranquilidad.

Gracias por los avances conseguidos. Pero seguimos queriendo más.



Silvia Frade Sosa
Diego Olmedo de Cáceres



¹¹ Reglamento (UE) 2026/2202 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2026, que modifica el Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y el Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo relativo a la responsabilidad de las compañías aéreas respecto al transporte aéreo de los pasajeros y su equipaje.

¹² Conviene precisar que, en España, el Reglamento –publicado en el [BOE](#) el 2 de octubre de 2026– entró en vigor el pasado 22 de octubre de 2026, pero las nuevas garantías descritas serán aplicables, con carácter general, desde el 23 de octubre de 2027.