

Estado de información no financiera consolidado e Información sobre sostenibilidad

correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de
diciembre de 2024





International Consolidated Airlines Group, S.A. y sociedades dependientes

Informe de Verificación limitada emitido por un
verificador sobre el Estado de Información no
Financiera (EINF) Consolidado e Información
sobre Sostenibilidad

31 de diciembre de 2024



Informe de Verificación limitada emitido por un verificador sobre el Estado de Información no Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad de International Consolidated Airlines Group, S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2024

A los accionistas de International Consolidated Airlines Group, S.A.:

Conclusión de verificación limitada

De acuerdo con el artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación limitada del Estado de Información No Financiera Consolidado adjunto (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2024 de International Consolidated Airlines Group, S.A. (en adelante la entidad) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo) que forma parte del informe de gestión consolidado del Grupo.

El contenido del EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera, en concreto incluye la Información sobre Sostenibilidad preparada por el Grupo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024 (en adelante, la información sobre sostenibilidad) siguiendo lo establecido en la Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, sobre Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad (CSRD, por sus siglas en inglés). Dicha información sobre sostenibilidad también ha sido objeto de verificación limitada.

Basándonos en los procedimientos realizados y en las evidencias que hemos obtenido, no ha llegado a nuestro conocimiento ninguna cuestión que nos lleve a pensar que:

- a) el Estado de Información no Financiera del Grupo correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios seleccionados de las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (NEIS o ESRS, por sus siglas en inglés), así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Información adicional que debe divulgarse con arreglo a la Ley 11/2018 española" del citado Estado;
- b) la información sobre sostenibilidad en su conjunto no ha sido preparada, en todos los aspectos significativos, de conformidad con el marco de información sobre sostenibilidad aplicado por el Grupo y que se identifica en la nota "BP-1 Base general para la elaboración" adjunta, incluyendo:
 - Que la descripción proporcionada del proceso para identificar la información sobre sostenibilidad incluida en la nota "IRO-1 Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa; IRO-2 Requisitos de divulgación en la NEIS cubiertos por el Estado de sostenibilidad" es

coherente con el proceso implantado y que permite identificar la información material a ser revelada según las prescripciones de las NEIS.

- El cumplimiento de las NEIS.
- El cumplimiento de los requisitos de divulgación, incluidos en la subsección "Reglamento sobre taxonomía de la UE" de la sección sobre medio ambiente de la información sobre sostenibilidad con lo establecido en el artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles.

Fundamento de la conclusión

Hemos realizado nuestro encargo de verificación limitada de conformidad con las normas profesionales de general aceptación aplicables en España y específicamente con las pautas de actuación contenidas en las Guías de Actuación 47 Revisada y 56 emitidas por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España sobre encargos de verificación de información no financiera y considerando el contenido de la nota publicada por el ICAC en fecha 18 de diciembre de 2024 (en adelante, normas profesionales de general aceptación).

La extensión de los procedimientos aplicados en un encargo de verificación limitada es menor en comparación con los que se requieren en un encargo de verificación razonable. En consecuencia, el grado de seguridad que se obtiene en un encargo de verificación limitada es menor que el grado de seguridad que se hubiera obtenido si se hubiera realizado un encargo de seguridad razonable.

Nuestras responsabilidades de acuerdo con dicha normativa se describen con más detalle en la sección *Responsabilidades del verificador* de nuestro informe.

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluidas las normas internacionales de independencia) del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (Código de ética del IESBA por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Gestión de la Calidad (NIGC) 1, que requiere que se diseñe, implante y opere un sistema de gestión de la calidad que incluya políticas y procedimientos relativos al cumplimiento de los requerimientos de ética, normas profesionales y requerimientos legales y reglamentarios aplicables.

Consideramos que la evidencia que hemos obtenido es suficiente y adecuada para proporcionar una base sobre la que sustentar nuestra conclusión.

Responsabilidades de los administradores

La formulación del EINF incluido en el informe de gestión consolidado del Grupo, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de International Consolidated Airlines Group, S.A. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de las NEIS seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Información adicional que debe divulgarse con arreglo a la Ley 11/2018 española" del citado Estado.

Esta responsabilidad incluye asimismo el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el EINF esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los administradores de International Consolidated Airlines Group, S.A. son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINF.

En relación con la información sobre sostenibilidad, los administradores de la entidad son responsables de desarrollar e implantar un proceso para identificar la información que se debe incluir en la información sobre sostenibilidad de conformidad con el contenido de la CSRD, de las NEIS y con lo establecido en el artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020 y de divulgar información sobre este proceso en la propia información sobre sostenibilidad en la nota "IRO-1 Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa; IRO-2 Requisitos de divulgación en la NEIS cubiertos por el Estado de sostenibilidad". Dicha responsabilidad incluye:

- conocer el contexto en el que se desarrollan las actividades y relaciones de negocio del Grupo, así como sus grupos de interés, en relación con los impactos que tiene el Grupo sobre las personas y el medio ambiente;
- identificar los impactos reales y potenciales (tanto negativos como positivos), así como los riesgos y oportunidades que podrían afectar, o de los que razonablemente se podría esperar que afecten, a la situación financiera, los resultados financieros, los flujos de efectivo, el acceso a la financiación o el coste de capital del Grupo en el corto, medio o largo plazo;
- evaluar la materialidad de los impactos, riesgos y oportunidades identificados;
- realizar hipótesis y estimaciones que sean razonables en función de las circunstancias.

Los administradores son asimismo responsables de la preparación de la información sobre sostenibilidad, que incluya la información identificada por el proceso, de conformidad con el marco de información sobre sostenibilidad aplicado, incluyendo el cumplimiento de la CSRD, el cumplimiento de las NEIS y el cumplimiento de los requisitos de divulgación, incluidos en la subsección "Reglamento sobre taxonomía de la UE" de la sección sobre medio ambiente de la información sobre sostenibilidad con el artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles.

Esta responsabilidad incluye:

- Diseñar, implantar y mantener el control interno que los administradores consideren relevante para permitir la preparación de la información sobre sostenibilidad que esté libre de incorrecciones materiales, debidas a fraude o error.
- Seleccionar y aplicar métodos apropiados para la presentación de información sobre sostenibilidad y la realización de asunciones y estimaciones que sean razonables, considerando las circunstancias, sobre las divulgaciones específicas.

Limitaciones inherentes en la preparación de la información

De acuerdo con las NEIS, los administradores de la entidad están obligados a preparar información prospectiva sobre la base de asunciones e hipótesis, que han de incluirse en la información sobre sostenibilidad, acerca de hechos que pueden ocurrir en el futuro, así como posibles acciones futuras que, en su caso, podría tomar el Grupo. El resultado real puede diferir de forma significativa del estimado, ya que se refiere al futuro y los acontecimientos futuros frecuentemente no ocurren como se esperaba.

Para determinar las revelaciones de la información sobre sostenibilidad, los administradores de la entidad interpretan términos legales y de otro tipo que no se encuentran claramente definidos que pueden ser interpretados de forma diferente por otras personas, incluyendo la conformidad legal de dichas interpretaciones y, en consecuencia, están sujetas a incertidumbre.

Responsabilidades del verificador

Nuestros objetivos son planificar y realizar el encargo de verificación con el fin de obtener una seguridad limitada sobre si el EINF y la información sobre sostenibilidad están libres de incorrección material, ya sea debida a fraude o error, y emitir un informe de verificación limitada que contiene nuestras conclusiones al respecto. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influirán en las decisiones que los usuarios toman basándose en esta información.

Como parte de un encargo de verificación limitada, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante todo el encargo. También:

- Diseñamos y aplicamos procedimientos para evaluar si el proceso para identificar la información que se incluye tanto en el EINF como en la información sobre sostenibilidad es congruente con la descripción del proceso seguido por el Grupo y permite, en su caso, identificar la información material a ser revelada según las prescripciones de las NEIS.
- Aplicamos procedimientos sobre el riesgo, incluido obtener un conocimiento de los controles internos relevantes para el encargo con el fin de identificar la información a revelar en la que es más probable que surjan incorrecciones materiales, debido a fraude o error, pero no con la finalidad de proporcionar una conclusión acerca de la eficacia del control interno del Grupo.
- Diseñamos y aplicamos procedimientos que responden a las divulgaciones contenidas tanto en el EINF como en la información sobre sostenibilidad en las que es probable que surjan incorrecciones materiales. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas o la elusión del control interno.

Resumen del trabajo realizado

Un encargo de verificación limitada incluye la realización de procedimientos para obtener evidencia que sirva de base para nuestras conclusiones. La naturaleza, momento de realización y extensión de los procedimientos seleccionados depende del juicio profesional, incluida la identificación de la información a revelar en que es probable que surjan incorrecciones materiales, debido a fraude o error, en el EINF y en la información sobre sostenibilidad.

Nuestro trabajo ha consistido en indagaciones ante la dirección, así como a las diversas unidades y componentes del Grupo que han participado en la elaboración del EINF e información sobre sostenibilidad, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el EINF e información sobre sostenibilidad y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo, que se describen a continuación:

En relación con el proceso de verificación del EINF:

- Reuniones con el personal del Grupo para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2024 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en la nota "IRO-1 Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa; IRO-2 Requisitos de divulgación en la NEIS cubiertos por el Estado de sostenibilidad", considerando contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2024.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación con los aspectos materiales presentados en el EINF del ejercicio 2024.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2024 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.

En relación con el proceso de verificación de la información sobre sostenibilidad:

- Realización de indagaciones ante el personal del Grupo:
 - para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con estas cuestiones y obtener información necesaria para la revisión externa.
 - con el fin de conocer el origen de la información utilizada por la dirección (por ejemplo, la interacción con los grupos de interés, los planes de negocio y los documentos de estrategia); y la revisión de la documentación interna del Grupo sobre su proceso.
- Obtención, a través de indagaciones ante el personal del Grupo, del conocimiento de los procesos de la entidad de recopilación, validación y presentación de información relevantes para la elaboración de su información sobre sostenibilidad.
- Evaluación de la concordancia de la evidencia obtenida de nuestros procedimientos sobre el proceso implantado por el Grupo para la determinación de la información que debe incluirse en la información sobre sostenibilidad con la descripción del proceso incluida en dicha información, así como evaluación de si el citado proceso implantado por el Grupo permite identificar la información material a ser revelada según las prescripciones de las NEIS.
- Evaluación de si toda la información identificada en el proceso implantado por el Grupo para la determinación de la información que debe incluirse en la información sobre sostenibilidad está efectivamente incluida.
- Evaluación de la concordancia de la estructura y la presentación de la información sobre sostenibilidad con lo dispuesto en las NEIS y el resto del marco normativo de información sobre sostenibilidad aplicado por el Grupo.

- Realización de indagaciones al personal pertinente y procedimientos analíticos sobre información divulgada en la información sobre sostenibilidad considerando aquella en la que es probable que surjan incorrecciones materiales, debido a fraude o error.
- Realización, en su caso, de procedimientos sustantivos por muestreo sobre información divulgada en la información sobre sostenibilidad seleccionada considerando aquella en la que es probable que surjan incorrecciones materiales, debido a fraude o error.
- Obtención, en su caso, de los informes emitidos por terceros independientes acreditados anexos al informe de gestión consolidado en respuesta a exigencias de la normativa europea y, en relación con la información a la que se refieren y de acuerdo con las normas profesionales de general aceptación, comprobación, exclusivamente, de la acreditación del verificador y de que el alcance del informe emitido se corresponde con el exigido por la normativa europea.
- Obtención, en su caso, de los documentos que contengan la información incorporada por referencia, los informes emitidos por auditores o verificadores sobre dichos documentos y, de acuerdo con normas profesionales de general aceptación, comprobación, exclusivamente, de que, en el documento al que se refiere la información incorporada por referencia, se cumplen las condiciones descritas en las NEIS para poder incorporar información por referencia en la información sobre sostenibilidad.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección en relación con el EINF y la información sobre sostenibilidad.

Otra información

La dirección de la entidad es responsable de la otra información. La otra información comprende las cuentas anuales consolidadas y resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado, pero no incluye ni el informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas ni los informes de verificación emitidos por terceros independientes acreditados exigidos por el derecho de la Unión Europea sobre divulgaciones concretas contenidas en la información sobre sostenibilidad y que figuran como anexo del informe de gestión consolidado.

Nuestro informe de verificación no cubre la otra información y no expresamos ningún tipo de conclusión de verificación sobre esta.

En relación con nuestro encargo de verificación de la información sobre sostenibilidad, nuestra responsabilidad consiste en leer la otra información identificada anteriormente y, de este modo, considerar si la otra información presenta incongruencias materiales con la información sobre sostenibilidad o con el conocimiento que hemos adquirido durante el encargo de verificación que pudieran ser indicativas de la existencia de incorrecciones materiales en la información sobre sostenibilidad.

KPMG Auditores, S.L.

Marta Contreras Hernández

4 de marzo de 2025



Estado de información no financiera consolidado e información sobre sostenibilidad

Requisitos generales

1	NEIS 2 Elaboración con arreglo a los requisitos de la CSRD
1	BP-1 Base general para la elaboración
2	BP-2 Información relativa a circunstancias específicas
3	Gobierno
6	Estrategia

Medioambiente (Planeta)

13	NEIS E1 Cambio climático
----	--------------------------

Social (Personas y Prosperidad)

30	NEIS S1 Personal propio
43	NEIS S2 Trabajadores de la cadena de valor
45	NEIS S4 Consumidores y usuarios finales

Gobierno

47	NEIS G1 Conducta empresarial
----	------------------------------

Apéndice

52	Diligencia debida en materia de sostenibilidad
52	Deducciones implementadas
53	Metodología de cálculo y factores
56	Puntos de datos de otra legislación de la UE

Taxonomía de la UE

61	Taxonomía de la UE
68	ICR de entidades no financieras

Requisitos generales

NEIS 2 Información general

BP-1 Base general para la elaboración

El Estado de información no financiera consolidado e información sobre sostenibilidad de International Consolidated Airlines Group (IAG) (conjuntamente referido como Estado de sostenibilidad en adelante) cumple con 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, la Ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas en materia de información no financiera y diversidad y la Ley 5/2021, de 12 de abril, que modifica el artículo 49, apartado 6.º, guión cuarto del Código de Comercio. El presente Estado se ha elaborado de conformidad con la Directiva de la UE sobre la presentación de informes de sostenibilidad (CSRD, por sus siglas en inglés) de forma voluntaria.

Para la divulgación de los requisitos transitorios recogidos en el comunicado conjunta de la CNMV y el ICAC publicado el 27 de noviembre de 2024, se ha aplicado la *Global Reporting Initiative* (Estándares GRI), una iniciativa internacional para la elaboración de informes de sostenibilidad.

IAG también cumple con la normativa de 2018 del Reino Unido sobre la simplificación de los informes de energía y carbono, las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgación Financiera Relacionada con el Clima (TCFD) y el Reglamento de Taxonomía de la UE (2020/852).

Los capítulos del Informe anual de IAG que no están incluidos en el alcance de este Estado, pero que son relevantes para abordar los requisitos de la CSRD incluyen el modelo de negocio, el gobierno corporativo, la participación de los grupos de interés y la gestión y principales factores de riesgo.

Se proporcionan referencias en el apéndice de este Estado.

Revisión externa

El contenido íntegro del presente Estado de sostenibilidad se somete a una verificación independiente limitada de conformidad con la NIEA 3000 (Revisada). IAG trabaja para que en el medio plazo su información se someta a una verificación razonable y está implementando los controles internos requeridos.

Los datos de emisiones de los vuelos intraeuropeos también se someten a una verificación independiente, con arreglo a unos estándares de garantía razonables, en los seis meses siguientes al cierre del ejercicio, con el fin de determinar su conformidad con los RCDE de Reino Unido y de la UE; además, se verifica que todos los vuelos cumplan el plan CORSIA de las Naciones Unidas.

Alcance del presente estado

IAG proporciona información sobre cuestiones clave en materia medioambiental y social, así como relacionadas con los empleados y los derechos humanos, siempre que sea relevante para el Grupo y sus actividades. El alcance del presente estado se ha determinado a través de un análisis de doble materialidad completado en 2024, tal y como se detalla más adelante.

El alcance de las metas y los datos de desempeño medioambiental se refiere a todas las aerolíneas, filiales y operaciones de carga de IAG. El alcance de los datos sobre personal, ética e integridad abarca a todas las compañías operadoras de IAG. En ambos casos se han aplicado una serie de excepciones y supuestos, que se indican claramente junto con su justificación.

El alcance de la información presentada sobre derechos humanos y esclavitud moderna se refiere a los datos de nuestros operadores y a los aspectos fundamentales de la cadena de suministro de IAG.

Los ingresos del Grupo se utilizan para calcular los puntos de datos de la intensidad de ingresos, tal y como exige la sección "El Cambio climático".

Alcance de la cadena de valor

Este informe cubre los impactos en materia de sostenibilidad de las operaciones directas, en fases anteriores (*upstream*) y en fases posteriores (*downstream*) de IAG y sus compañías operadoras. Entre los ejemplos de estas operaciones se incluyen los siguientes:

Fases anteriores	IAG	Fases posteriores
Producción de combustible	Operación de aeronaves propias	Prestación de servicios de viajes y turismo, incluidos los hoteles y el alquiler de vehículos
Fabricación de aeronaves, incluidos fuselajes, motores y componentes	Operación de aeronaves arrendadas	Arrendamiento de aeronaves a otras aerolíneas
Sociedades de arrendamiento y otras fuentes de capital	Mantenimiento, reparaciones y revisión (MRO, por sus siglas en inglés) propios	Programa de recompensas de fidelización y ventajas asociadas
Aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP, por sus siglas en inglés) y comunicación	Operaciones de carga	Transportistas de carga
Servicios en tierra, incluidos la gestión de aeronaves y el catering	Operaciones administrativas	Otros servicios de la cadena de suministro

BP-2 Información relativa a circunstancias específicas

Horizonte temporal

En la gestión de riesgos empresariales (ERM, por sus siglas en inglés), IAG analiza el impacto potencial de los principales riesgos en el plan de negocio estratégico ("el plan") durante los tres próximos ejercicios. IAG considera los riesgos para el plan a corto plazo (hasta tres años), a medio plazo (entre tres y cinco años) y a más largo plazo (más de cinco años).

El Estado de sostenibilidad está armonizado con esta evaluación de riesgos, en la que corto plazo (C) significa de uno a tres años; medio plazo (M), hasta cinco años; y largo plazo (L), más de cinco años.

Para evaluar los riesgos relacionados con el cambio climático, IAG tiene en cuenta una serie de plazos que concluyen en 2030 y en 2050. Los riesgos emergentes para el conjunto del Grupo se toman en consideración a medida que se identifican, junto con las principales amenazas y tendencias que afronta el sector en un marco temporal que excede del periodo del plan. Las consideraciones a más largo plazo se evalúan en paralelo con las prioridades y adaptaciones a corto plazo requeridas por el Grupo.

Para obtener más información, consulte la sección "Gestión del riesgo y principales factores de riesgo" del presente Informe anual.

Estimación de la cadena de valor

IAG ha evaluado las 15 categorías de emisiones de alcance 3 que se definen en el Protocolo global de gases de efecto invernadero (GEI). Para obtener más información, consulte la sección "E1 - Cambio climático" y el apéndice de este Estado.

Los factores de conversión normalizados se utilizan cuando no se dispone de datos de los proveedores, lo que significa que es posible que se modifiquen algunos valores a medida que se disponga de más datos de los proveedores. Cualquier rectificación significativa se incluirá en informes futuros, junto con las correspondientes explicaciones.

Fuentes de estimación e incertidumbre del resultado

En algunos casos concretos en los que no se disponía de datos del conjunto del ejercicio para los parámetros seleccionados, se utilizaron estimaciones basadas en previsiones corporativas y en datos de meses anteriores. El gobierno interno garantiza que todas las estimaciones utilizadas sean sólidas. Todas las rectificaciones de datos del año anterior se indican junto al parámetro correspondiente con su justificación. Se ha considerado que las métricas incluidas en la tabla a continuación tienen una alta incertidumbre de resultados en función de omisiones conocidas en el conjunto de datos.

Entre los parámetros incluidos en este informe que implican un elevado nivel de incertidumbre (según la definición anterior) se incluyen los siguientes:

Parámetro	Principales supuestos u omisiones	Fuente de incertidumbre de la medición
Alcance 3, categoría 11	La actividad se refiere a los miembros del programa de fidelización de IAG que canjean Avios únicamente a través de los programas de fidelización de IAG y excluye las transferencias de Avios fuera de estos programas	Se está desarrollando una metodología para evaluar la capacidad de ampliar el alcance de los informes

Cambios en la elaboración o presentación de la información sobre sostenibilidad

El informe de sostenibilidad de 2023 de IAG formó parte del Informe de Gestión del Grupo. IAG también elaboró el Estado consolidado de información no financiera (EINF) de IAG en 2023, exigido por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, en materia de información no financiera y diversidad (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). El EINF contenía información adicional al Informe de Gestión del Grupo en materia medioambiental, social, relacionada con los empleados y con los derechos humanos, requerida como "información significativa" según la legislación española y la divulgación de IAG en virtud de la Taxonomía de la UE.

En 2024, la información previamente divulgada en el EINF de IAG se incluye dentro de este Estado de sostenibilidad. Este Estado se ha elaborado en el marco del informe de gestión de IAG, con arreglo a los requisitos de la Directiva CSRD de forma voluntaria. Cumple las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (NEIS) y se ajusta al ejemplo de estructura del estado de sostenibilidad presentado por el EFRAG. Las disposiciones transitorias previstas en el comunicado publicado por la CNMV y el ICAC el 27 de noviembre de 2024, con arreglo a la Ley 11/2018, también se incluyen en el presente Estado.

Información sobre errores de periodos anteriores

IAG revisó todos los datos incluidos en periodos anteriores y ha introducido las siguientes correcciones en sus parámetros de sostenibilidad:

Parámetro	Cambio desde la medición anterior	Comentarios	Diferencia con respecto a la cifra calculada anteriormente
Reducción neta de las emisiones GEI de alcance 1; RCDE	Corrección	El valor agregado de IAG para 2023 se ha corregido debido a la inclusión de reducciones netas de emisiones conseguidas en 2023 por Iberia, Iberia Express y LEVEL en virtud de su participación en el RCDE UE. Esta información no estaba disponible a fecha del reporte de 2023	La reducción neta anual de las emisiones de IAG en virtud de su participación en el RCDE UE aumentó de 2.604 millones de tCO ₂ e a 2,95 millones de tCO ₂ e en 2023. Las emisiones netas de alcance 1 de IAG en 2023 se corrigen de 22,82 millones de tCO ₂ e a 22,67 millones de tCO ₂ e. Este cambio también refleja un cambio de <1% en las emisiones brutas totales de CO ₂ de alcance 1 de IAG en 2023, teniendo en cuenta el combustible reportado bajo el RCDE de la UE y el uso de SAF

Divulgaciones procedentes de otra legislación o de declaraciones de informes de sostenibilidad generalmente aceptadas

Consulte BP-1 Base general para obtener más información sobre la preparación de este Estado de sostenibilidad.

El indicador medioambiental más significativo de IAG – las emisiones de alcance 1 – se somete a una verificación independiente adicional con garantía razonable cada año, en el marco de los requisitos legales de los Regímenes de comercio de derechos de emisión (RCDE) de la UE, Suiza y Reino Unido, y del Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA), en el plazo de seis meses desde la publicación de este Estado. Cualquier cambio significativo se refleja en informes futuros. Para más información, consulte el apéndice del presente Estado de sostenibilidad.

Disposiciones introducidas paulatinamente

Para obtener más información, consulte el apéndice de este documento.

Gobierno

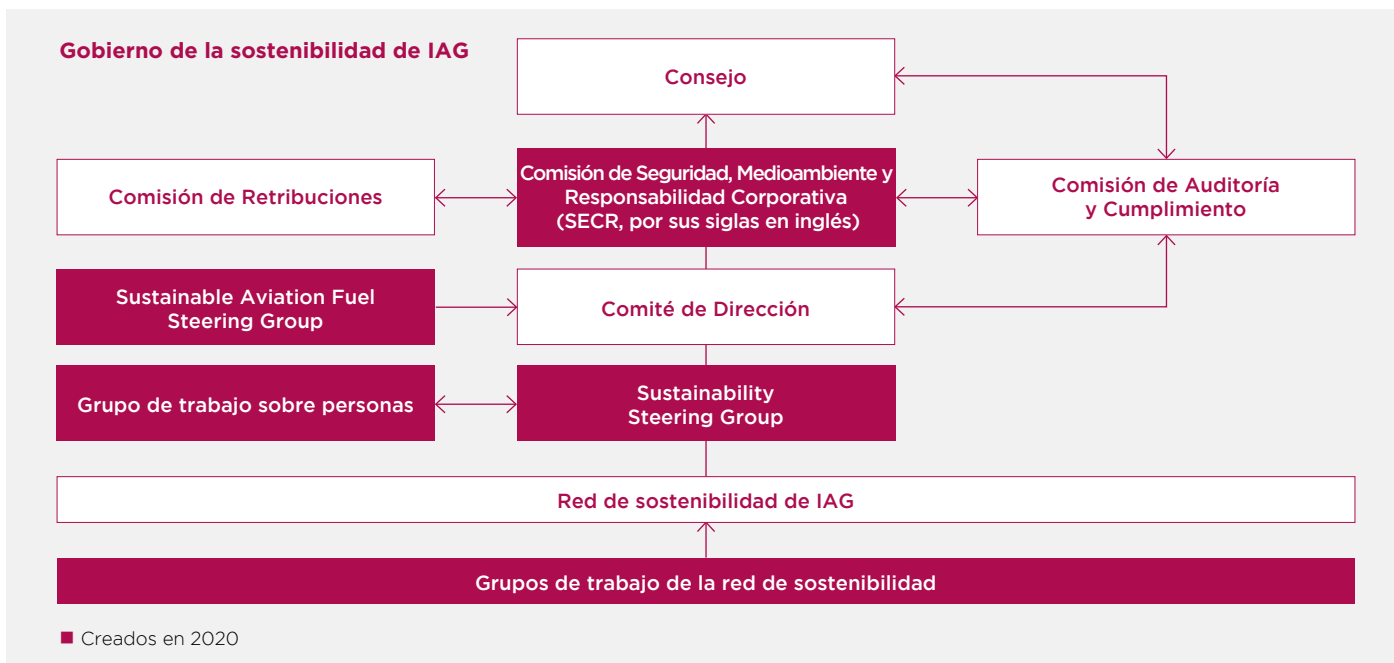
GOV-1 El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión; GOV-2 Información facilitada a los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa y cuestiones de sostenibilidad abordadas por ellos

IAG cuenta con un sólido marco de gobierno para que las decisiones en materia de sostenibilidad se adopten de manera conjunta y contribuyan al progreso.

Esto garantiza que la interacción general con los grupos de interés sea coherente con los asuntos materiales, las prioridades medioambientales y los objetivos de sostenibilidad del Grupo. Un plan anual de reuniones del Consejo asegura que los procesos de gobierno en materia de sostenibilidad se ajusten al marco de información y divulgación del Grupo.

La singular estructura del Grupo significa que cada compañía operadora tiene un programa de sostenibilidad distinto. Estos programas se revisan periódicamente para garantizar su coherencia con la estrategia y los principios de sostenibilidad del Grupo, que abarcan los asuntos materiales, los indicadores clave de rendimiento y los planes de interacción.

Consulte la sección "Gobierno corporativo" de este Informe anual para obtener más información sobre los órganos de administración, dirección y supervisión de IAG. A continuación, se indican los foros aplicables y los niveles de responsabilidad para cuestiones de sostenibilidad.



Consejo de Administración/Comité de Dirección	Frecuencia de las reuniones	Responsabilidad en relación con la sostenibilidad
Consejo	Al menos trimestral	Aprueba la estrategia, las principales inversiones, la gestión y los controles del riesgo, y revisa los avances en los planes medioambientales y de personal, incluidos los objetivos y metas relacionados con el clima
Comisión de Seguridad, Medioambiente y Responsabilidad Corporativa (SECR)	Al menos trimestral	Supervisa específicamente el programa de sostenibilidad del Grupo y la conformidad con las prioridades estratégicas, y revisa los avances en los planes medioambientales y de personal. Recibe una actualización trimestral en temas materiales de sostenibilidad incluidos ICR medioambientales. Sirve de enlace entre los comités de dirección de las compañías operadoras y el Consejo de IAG. Recibe la formación necesaria sobre temas de sostenibilidad. En 2024, los miembros de la Comisión SECR, junto con la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG, recibieron formación sobre la CSRD antes de aprobar los temas materiales determinados por el análisis de doble materialidad de IAG
Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG	Al menos trimestral	Garantiza que se han implementado los procesos y controles necesarios para cumplir la normativa pertinente y las obligaciones de presentación de información, y revisa el Informe y las cuentas anuales. En 2024, los miembros de la Comisión (junto con los de la SECR de IAG) recibieron formación sobre la CSRD antes de aprobar los temas materiales determinados por el análisis de doble materialidad de IAG
Comité de Dirección de IAG	Al menos trimestral	Revisa y cuestiona los programas del Grupo, la adecuación de los programas específicos de las compañías operadoras a las prioridades y la estrategia del Grupo, así como los avances con respecto a los planes
Comité de dirección de las distintas compañías operadoras	Al menos trimestral	Revisa y cuestiona los programas específicos de cada compañía operadora en materia de medioambiente y personas

Gobierno de la sostenibilidad

Foro	Frecuencia de las reuniones	Responsabilidad en relación con la sostenibilidad
IAG Sustainability Steering Group (SSG)	Al menos trimestral	Integrado por representantes de la alta dirección de todo el Grupo que supervisan las iniciativas e informes medioambientales y sociales
Red de sostenibilidad de IAG (ISN, por sus siglas en inglés)	Llamadas mensuales y tres sesiones presenciales	Integrado por más de 60 representantes de sostenibilidad del Grupo. En 2024, esta red contribuyó al análisis de doble materialidad al brindar opiniones sobre la materialidad del impacto de los impactos, riesgos y oportunidades (IRO) identificados y se reúne mensualmente para informar sobre el trabajo realizado para abordar los IRO materiales. Este foro depende del IAG Sustainability Steering Group (SSG). El equipo de sostenibilidad de IAG también imparte formación periódica a sus compañías operadoras para apoyar el desarrollo de conocimientos especializados en todo el Grupo sobre cuestiones relevantes
Comité de Gobierno de Hangar 51	Al menos bianual	Revisa las inversiones potenciales para considerar las tecnologías climáticas emergentes y las asociaciones con <i>start-ups</i> centradas en la sostenibilidad. Entre sus miembros se encuentran el Director de Estrategia Comercial, el Director Financiero y de Sostenibilidad y el Director de Información, Compras, Servicios e Innovación

Grupos de trabajo de la red de sostenibilidad (en el conjunto del Grupo)

Foro	Frecuencia de las reuniones	Responsabilidad en relación con la sostenibilidad
Grupo de trabajo sobre información y divulgación	Mensual	Creado para supervisar las divulgaciones en materia de sostenibilidad de IAG teniendo en cuenta nuestras obligaciones legales. Incluye un subgrupo que se centra en cuestiones de biodiversidad
Grupo de trabajo sobre residuos	Mensual	Un grupo de trabajo centrado en mejorar los procesos de supervisión de residuos de nuestras operaciones e implementar proyectos de reducción y reciclaje de residuos con el fin de lograr los objetivos de IAG para 2025.
Grupo de trabajo sobre ICR en materia de sostenibilidad	Mensual	Foro destinado al intercambio de las mejores prácticas y la aplicación de los requisitos internos de auditoría para la presentación de información precisa sobre parámetros medioambientales. Se encarga de adaptar los informes a las modificaciones normativas. Hace un seguimiento de los principales parámetros de la estrategia <i>Flightpath net zero</i> de IAG para su presentación a la ISN, el SSG y la SECR
Grupo de trabajo sobre eficiencia de carbono	Mensual	Foro conformado por los equipos de gestión de combustible y sostenibilidad para intercambiar las mejores prácticas sobre iniciativas de ahorro de combustible orientadas a acelerar la reducción de emisiones de carbono en consonancia con la estrategia <i>Flightpath net zero</i> de IAG
Grupo de trabajo sobre impacto social	Ad hoc	Foro creado para desarrollar iniciativas y realizar un seguimiento del valor de IAG para la sociedad
Grupo de trabajo sobre estrategia climática	Al menos trimestral	Foro conformado por representantes de sostenibilidad, creado para formular la estrategia <i>Flightpath net zero</i> de IAG e iniciativas de sostenibilidad
Grupo de trabajo sobre emisiones distintas del CO₂	Mensual	Prepara a las aerolíneas del Grupo para los requisitos de presentación de información sobre emisiones distintas del CO ₂ en la UE y comparte mejores prácticas con el fin de entender mejor su impacto medioambiental y las posibles iniciativas de mitigación

Gobierno de combustibles sostenibles de aviación (SAF, por sus siglas en inglés)

Foro	Frecuencia de las reuniones	Responsabilidad en relación con la sostenibilidad
IAG SAF Steering Group	Al menos trimestral	Integrado por representantes de la alta dirección de todo el Grupo que se encargan de supervisar la dirección estratégica en materia de SAF y de aprobar nuevas adquisiciones e inversiones
IAG SAF Management Group	Mensual	Un foro para el conjunto del Grupo centrado en la estrategia, los proyectos y los avances en materia de SAF. Depende del IAG SAF Steering Group

Responsabilidades de gobierno

Persona	Frecuencia de los informes	Responsabilidad en relación con la sostenibilidad
Consejero Delegado de IAG	Al menos trimestral	Preside el Comité de Dirección de IAG, informa al Consejo y vela por que las decisiones del Consejo se pongan en práctica en todo el Grupo
Director Financiero y de Sostenibilidad de IAG	Al menos trimestral	Depende del Consejero Delegado de IAG. Es miembro del Comité de Dirección de IAG. Preside el SSG y es responsable de la aprobación y dirección de los programas del Grupo
Director de Sostenibilidad de IAG	Regularmente, según proceda	Depende del Director Financiero y de Sostenibilidad de IAG. Dirige la red de sostenibilidad de IAG y es responsable de implementar la estrategia <i>Flightpath net zero</i>
Directora de Personas de IAG	Regularmente, según proceda	Depende del Consejero Delegado de IAG. Es responsable de implementar en el Grupo las iniciativas que abordan cuestiones materiales de índole social

Gobierno general

Los procesos de gobierno generales integran aspectos de sostenibilidad. En el marco del proceso de ERM del Grupo, los riesgos relacionados con la sostenibilidad de la aviación y las personas, la cultura y las relaciones laborales se presentan cada seis meses a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento y anualmente al Consejo de Administración. Los planes financieros a un año y los planes de negocio a tres años son coordinados por el equipo de Finanzas del Grupo e incluyen aspectos de sostenibilidad.

Para obtener más información, consulte la sección "Gobierno corporativo" del presente Informe anual.

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

IAG dispone de una serie de incentivos anuales relacionados con la sostenibilidad para más de 7.500 altos ejecutivos y directivos del Grupo. Estos incentivos están pensados para promover el objetivo de IAG de reducir la intensidad de carbono de sus operaciones.

El equipo de Sostenibilidad de IAG revisa y desarrolla cada año estos incentivos, que posteriormente se presentan al Consejo de Administración en el marco de los incentivos económicos del Grupo para su aprobación.

Indicador de eficiencia de carbono específico de IAG	Gramos de CO ₂ del Grupo por pasajero-kilómetro (gCO ₂ /pkm)	Cubre hasta el 10% del bono anual para altos ejecutivos	Este indicador refleja el avance en el cumplimiento de nuestra meta de sostenibilidad. Mide la eficiencia en el consumo de combustible de nuestras operaciones de vuelo, teniendo en cuenta nuestra red, la composición de nuestra flota y factores de carga de pasajeros y mercancías. Se ha seleccionado este indicador porque impulsa la eficiencia de combustible ligada con la fuente de emisiones principal de IAG (emisiones de alcance 1 derivadas del uso de combustible para aeronaves). En determinadas compañías operadoras, el parámetro de eficiencia de carbono se combina con otros indicadores relevantes para las operaciones como, por ejemplo, iniciativas de reducción de residuos en IAG Cargo
---	--	---	--

Para obtener más información, consulte el Informe de la Comisión de Retribuciones.

GOV-4 Declaración sobre la diligencia debida

Consulte el apéndice del Estado de sostenibilidad.

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

Los riesgos de la aviación sostenible y los riesgos de las personas, la cultura y las relaciones laborales se consideran los principales riesgos para IAG.

Estos riesgos se examinan y evalúan con arreglo al proceso de evaluación de riesgos de la ERM del Grupo, que se presenta semestralmente a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento y anualmente a la Comisión SECR y al Consejo. Para obtener más información sobre la identificación y evaluación de riesgos y sobre su gestión, véase la sección "Gestión de riesgos y principales factores de riesgo" de este Informe anual.

Todos los riesgos principales están vinculados a las prioridades estratégicas del Grupo.

Los riesgos y oportunidades de sostenibilidad, incluidos los riesgos y oportunidades relacionados con el clima, también son identificados y evaluados por el equipo de Sostenibilidad del Grupo, junto con el equipo de ERM, y presentados al Director Financiero y de Sostenibilidad de IAG, al Comité de Dirección de IAG y a la Comisión SECR. Los responsables de los riesgos de áreas concretas del negocio elaboran planes para mitigarlos, y las iniciativas acordadas se incluyen en los planes de negocio de las compañías operadoras correspondientes. Cuando los tratamientos de los riesgos requieren tiempo para su aplicación, se consideran medidas de mitigación a corto plazo y se debate y acuerda con los grupos de interés el calendario para la mitigación del riesgo y la consiguiente aceptación del mismo.

Las compañías operadoras del Grupo se encargan de gestionar los riesgos relacionados con las personas, la cultura y las relaciones laborales y son supervisados a través de informes periódicos a la Comisión de Nombramientos, a la Comisión de Retribuciones y al Consejo de IAG.

Impacto en las operaciones y la estrategia

Las evaluaciones de los riesgos para la sostenibilidad han dado lugar a decisiones específicas relacionadas con las operaciones y la estrategia empresariales, e IAG asigna importantes recursos a la gestión de los riesgos medioambientales.

Estos son algunos ejemplos:

- Desde 2019, el Grupo mantiene su compromiso de alcanzar las cero emisiones netas para 2050 que se sigue materializando a través de la estrategia *Flightpath net zero*; desde 2021, IAG trabaja con sus proveedores para explorar formas de reducir sus emisiones como parte del cumplimiento del compromiso de IAG de alcanzar cero emisiones netas de alcance 3 para 2050;
- A 31 de diciembre de 2024, el gasto total de IAG, incluidos los compromisos futuros para compra de SAF, superó los 13,5 mil millones de dólares estadounidenses, a medida que continuamos aumentando el uso de SAF en nuestras operaciones. Esto se basa en un precio supuesto del combustible para aeronaves de 800 dólares por tonelada métrica y márgenes contratados para la producción de SAF.

IAG se compromete a mitigar los impactos de los riesgos que podrían tener resultados inciertos pero potencialmente nocivos para el medioambiente o las personas.

IAG adopta medidas de precaución para mitigar estos riesgos, un enfoque conocido como principio de precaución. Por ejemplo, el principio de precaución se aplica a la planificación de las operaciones y al desarrollo e implantación de nuevos servicios. IAG integra e incorpora las consideraciones climáticas en los planes de negocio a tres años y en las previsiones financieras a un año.

También gestiona los riesgos mediante el uso de sistemas de gestión medioambiental acordes con la norma ISO-14001. IEnvA (Evaluación Medioambiental de la IATA) es la adaptación para el sector aéreo de la norma internacional ISO 14001 para sistemas de gestión medioambiental. Está diseñada específicamente para las aerolíneas y es totalmente compatible con los requisitos de la Organización Internacional de Normalización (ISO).

Todas las aerolíneas del Grupo contaban con la certificación IEnvA en 2024. Vueling renovó su certificación ese mismo año, incorporando el módulo de certificación sobre tráfico ilegal de especies salvajes (IWT, por sus siglas en inglés), desarrollado en consonancia con los 11 compromisos de la Declaración de Buckingham Palace y la 72.ª Resolución de la Junta General Anual de la IATA para prevenir el transporte ilegal de fauna y flora salvaje.

IAG y sus compañías operadoras no suscriben actualmente ningún seguro específico para cubrir los riesgos medioambientales.

Estrategia

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

IAG centra su estrategia de sostenibilidad en abordar los asuntos materiales: aquellos que son más importantes para los principales grupos de interés y que tienen los mayores impactos externos.

Consulte la sección de revisión estratégica de este Informe anual para obtener más información sobre la estrategia, el modelo de negocio y la cadena de valor de IAG.

SBM-2 Intereses y opiniones de los grupos de interés

IAG interactúa periódicamente con sus grupos de interés en materia de sostenibilidad. Entre los grupos de interés externos se incluyen inversores, clientes (incluyendo clientes corporativos), responsables políticos, asociaciones sectoriales, proveedores de combustible, aeropuertos y varias ONG. Entre los grupos de interés internos cabe citar a los miembros del Consejo de Administración de IAG, todos los miembros del Comité de Dirección de IAG y empleados (incluyendo los representantes de sostenibilidad de las compañías operadoras). Los resultados sirven de base para la divulgación y la estrategia en curso.

IAG tuvo en consideración los intereses y pareceres de los grupos de interés en su análisis de doble materialidad de 2024 como sigue:

Cientes

Grupos de interés afectados



Por qué son importantes

- Nuestro objetivo es ofrecer a los clientes propuestas inigualables y una cartera de marcas de categoría mundial dirigidas a espacios de demanda y ocasiones de viaje concretos.
- Los ingresos de pasajeros, incluidas las tarifas y los servicios complementarios, son la principal fuente de ingresos de IAG.
- Reconocer a nuestros clientes fieles a través de los programas de fidelización, de forma que obtengan recompensas en una amplia gama de artículos al volar con nuestras aerolíneas y socios, crea valor tanto para IAG como para nuestros clientes, y consolida la relación.

Cómo hemos interactuado con este grupo de interés

- Se envía una encuesta diaria "Customer Voice" a los clientes que han volado recientemente con nosotros y se recogen sus opiniones sobre su experiencia.
- Los comentarios de los clientes a través de diversos canales (centros de atención al cliente, redes sociales, comentarios de empleados y socios que trabajan de cara al cliente, tripulaciones, trabajadores de las terminales y agentes de asistencia en tierra) nos ayudan a comprender los principales puntos débiles a lo largo del viaje de los clientes.
- Se realizan encuestas sobre la marca para comprender y satisfacer las necesidades y expectativas de nuestros clientes.
- Las reclamaciones y quejas se pueden presentar a través de diferentes canales y se supervisan para atender mejor a nuestros clientes y permitir la toma de decisiones en caso necesario, mientras que los centros de atención al cliente y otros canales digitales (por ejemplo, los chatbots en nuestros sitios web o WhatsApp 24/7) se utilizan para que los clientes puedan ponerse en contacto cuando lo necesiten.
- Comunicamos información, incluidos los últimos cambios en nuestros servicios o las mejoras de los productos, a través de diversos canales, como sitios web, el correo electrónico y nuestras cuentas en redes sociales.
- Ofrecemos orientación y un alto nivel de atención durante todo el viaje del cliente, por parte tanto de nuestros empleados en el aeropuerto como de los que trabajan a bordo.

Enfoque del análisis de doble materialidad para este grupo

La seguridad, la satisfacción y la experiencia general de los clientes de IAG se ven influidas directamente por las operaciones del Grupo. La seguridad de la aviación es fundamental para proteger a los pasajeros y garantizar que sigan confiando en nuestras aerolíneas. Su percepción y su lealtad vienen dictadas por la experiencia de cliente, que abarca la comodidad y calidad del servicio. Además, mantener unos elevados estándares de salud y seguridad de los clientes, particularmente en lo que respecta a la prevención de enfermedades y la garantía de un entorno de viaje seguro, es fundamental para el bienestar y para la confianza de elegir IAG para satisfacer sus necesidades de viaje.

Con el fin de entender cómo las operaciones de IAG pueden repercutir en los clientes, consultamos a expertos de todas nuestras compañías operadoras en cuestiones comerciales e incorporamos la información recogida en los informes de satisfacción del cliente.

Sociedad

Grupos de interés afectados



Por qué son importantes

- La sociedad influye en las prácticas de las aerolíneas de IAG y, a su vez, se ve influida por estas. La preocupación social por el impacto medioambiental, como la contaminación del aire y acústica, lleva a las aerolíneas a adoptar operaciones sostenibles y, al mismo tiempo, los valores sociales en materia de conducta ética conforman el panorama normativo y las preferencias de los consumidores. La percepción y la aceptación del público, lo que se suele conocer como "la licencia social para operar", son cruciales para la reputación de IAG y para su viabilidad a largo plazo. Además, la presión social puede dar lugar a reglamentos y normativas más estrictos, con repercusiones en los resultados de explotación y financieros de IAG. Involucrarse en las preocupaciones sociales ayuda a IAG a anticiparse a las expectativas cambiantes y adaptarse a ellas, así como garantizar unas prácticas empresariales sostenibles y responsables.

Cómo hemos interactuado con este grupo de interés

- IAG interactúa con la sociedad y obtiene de forma activa la opinión del público a través de consultas para entender las preocupaciones sociales. Reforzamos la transparencia gracias a la publicación de informes de sostenibilidad y datos actualizados acerca de nuestro desempeño medioambiental y social. IAG participa asimismo en asociaciones e iniciativas comunitarias con el fin de abordar las necesidades locales y promueve unas prácticas corporativas éticas acordes con los valores sociales. Empleamos mecanismos de feedback para dar respuesta a las preocupaciones sociales y adaptamos nuestras prácticas en consecuencia, asegurándonos de que se ajusten a las expectativas sociales y contribuyan positivamente a la comunidad.

Enfoque del análisis de doble materialidad para este grupo

La información extraída de la documentación interna, como las encuestas de OHI para empleados y las encuestas de satisfacción del cliente, ayudó a fundamentar cuestiones sociales clave para el análisis de doble materialidad de IAG. El equipo de Sostenibilidad de IAG también revisó el trabajo que IAG y sus compañías operativas apoyan a través de contribuciones comunitarias corporativas y sus asociaciones con organizaciones benéficas.

Empleados

Grupos de interés afectados



Por qué son importantes

- Nuestros compañeros son fundamentales para la prestación de nuestros servicios, la transformación del negocio y las prioridades estratégicas.
- Los valores clave del Grupo nos permiten cumplir nuestro propósito. Adicionalmente, cada compañía operadora y plataforma de negocio tiene su propia cultura y valores corporativos que respaldan su propuesta única de marca, negocio, clientes y empleados. La atención se centra en crear y consolidar la cultura necesaria para ser competitivos, cumplir nuestro programa de transformación y ofrecer un entorno de trabajo en el que los empleados puedan prosperar.
- Seguimos avanzando en nuestra lucha contra la desigualdad de oportunidades y la infrarrepresentación, para crear una cultura diversa e inclusiva que represente a las comunidades en las que vivimos y trabajamos y a los clientes a los que servimos. Mantenemos el firme compromiso de alcanzar el 40% de puestos de alta dirección ocupados por mujeres para 2025 y hemos introducido una nueva meta de diversidad étnica: queremos que el 10% de nuestros altos directivos en Reino Unido pertenezcan a una minoría étnica para 2027.

Cómo hemos interactuado con este grupo de interés

- Nuestras compañías operadoras y plataformas de negocio utilizan diversos canales formales e informales de comunicación bidireccional, adaptados a su cultura empresarial y al entorno de trabajo de sus empleados. Entre ellos se incluyen foros de empleados en línea, redes sociales internas, reuniones locales en cascada, boletines, talleres, encuestas de satisfacción y redes sociales.
- Cada seis meses se lleva a cabo una encuesta sobre el OHI a escala del Grupo en cada una de las compañías operadoras y plataformas, además de encuestas de satisfacción específicas de cada sociedad.
- Los grupos de redes y comunidades dirigidos por empleados ofrecen canales valiosos para dar a conocer las preocupaciones de los compañeros y recoger *feedback* sobre planes e iniciativas. Los representantes locales de los trabajadores y los sindicatos también proporcionan canales formales para la negociación de los convenios colectivos, así como canales informales para plantear problemas y preocupaciones.
- El Comité de Empresa Europeo de IAG facilita la comunicación entre los empleados y la gestión de asuntos europeos transnacionales. Está integrado por representantes de los distintos países del Espacio Económico Europeo (EEE) y se reúne periódicamente a lo largo del año.
- Los miembros designados del Consejo de Administración de IAG realizan visitas para interactuar con la plantilla de todas nuestras compañías operadoras, en las que se reúnen con diversos empleados y directivos en su contexto de trabajo para comprender de primera mano los retos y oportunidades de los diferentes negocios, los problemas de los empleados y los niveles de compromiso de estos.
- Compromiso continuo con los grupos sindicales en las negociaciones de los CNC.

Enfoque del análisis de doble materialidad para este grupo

La captación, retención e implicación de los empleados son importantes para que IAG tenga una plantilla motivada y estable, lo que resulta crucial para la eficacia operativa. Las condiciones de retribución y laborales se revisan para garantizar una compensación justa y un entorno de trabajo seguro, dos aspectos que influyen tanto en la satisfacción de los empleados como en el cumplimiento normativo. El plan de diversidad, equidad e inclusión (DEI) se revisa para favorecer un lugar de trabajo diverso, que promueva la innovación y refleje los valores corporativos. A los empleados se les proporcionan diversos métodos formales e informales para expresar sus opiniones, ideas y preocupaciones a la dirección. Por último, se analiza el gobierno corporativo con el fin de garantizar una toma de decisiones transparente y responsable, que es algo fundamental para la confianza y la sostenibilidad a largo plazo. Con el fin de entender cómo las operaciones de IAG pueden repercutir en los empleados, consultamos a expertos en la materia de las diferentes compañías operadoras e incorporamos los resultados de la encuesta OHI.

Proveedores

Grupos de interés afectados y usuarios del informe



Por qué son importantes

- Los proveedores son fundamentales para garantizar que cumplimos las estrictas normas que los clientes y otros grupos de interés clave esperan de nosotros, para evitar posibles repercusiones en los resultados de explotación y financieros, trastornos a los clientes y daños a la reputación.
- Una cadena de suministro fiable respalda la presentación de nuestros servicios a los clientes y la agenda de sostenibilidad de IAG.
- Los proveedores están obligados a cumplir el Código de conducta para terceros de IAG, vinculado a nuestro compromiso de crecimiento sostenible.
- La colaboración aporta grandes beneficios recíprocos, favoreciendo relaciones laborales a largo plazo, basadas en una gestión clara y proactiva de los contratos, en objetivos compartidos y en la asociación de las marcas de ambas partes.

Cómo hemos interactuado con este grupo de interés

- IAG se compromete con sus proveedores a establecer relaciones, así como a supervisar y gestionar la conformidad de los proveedores y de los contratos.
- A través del programa de aceleración de *start-ups* Hangar 51, hemos identificado proveedores de nueva creación armonizados con nuestra estrategia de sostenibilidad y nuestro deseo de liderazgo en innovación.
- IAG ha evaluado el desempeño en materia de sostenibilidad de proveedores a través de nuestra colaboración con EcoVadis. Los resultados impulsan el cambio en la cadena de suministro, con planes de corrección específicos para las áreas susceptibles de mejora identificadas.
- El trabajo de IAG con Watershed ha hecho posible una interacción más estrecha con nuestros proveedores a través de nuestro programa de contabilidad de las emisiones de carbono de alcance 3.
- IAG GBS se ha asociado a SEDEX para facilitar nuestra evaluación de los riesgos laborales, de salud y seguridad, de ética empresarial y medioambientales en toda nuestra cadena de suministro. Su metodología cumple la legislación de la UE y respalda el cumplimiento de la Ley de Esclavitud Moderna del Reino Unido. Esto permite a IAG aumentar el número de auditorías realizadas anualmente para identificar y afrontar cualquier anomalía en nuestra cadena de suministro.
- IAG asiste a una serie de congresos sectoriales de todas las categorías de suministros para colaborar con los proveedores.
- Además, se compromete con los fabricantes de aeronaves y motores a gestionar las cuestiones técnicas y operativas mediante contactos periódicos y reuniones programadas.
- La interacción en lo referente a la renovación de los arrendamientos, las devoluciones y la flota en servicio está gestionada en gran medida por los equipos de Flota de las compañías operadoras.
- Los equipos de flota y Sostenibilidad de IAG se comunican con los principales fabricantes para comprender e influir en las actividades para contribuir a la consecución de nuestros objetivos medioambientales.

Enfoque del análisis de doble materialidad para este grupo

Para entender cómo pueden las operaciones de IAG repercutir en los proveedores, consultamos a expertos en compras de nuestras compañías operadoras e incorporamos la evaluación de EcoVadis.

Accionistas, entidades de crédito y otros grupos de interés financieros

Usuarios del informe



Por qué son importantes

- En su condición de principales proveedores de capital, este grupo de interés permite a IAG invertir en los negocios del Grupo y hacerlos crecer. Los inversores, en particular los accionistas a largo plazo, comparten el riesgo de la empresa.
- La ejecución de la estrategia y del plan de negocio requiere:
 - financiación externa de los sustanciales gastos de capital necesarios para sustituir o ampliar nuestra flota; y
 - capital externo eficiente para financiar nuestras operaciones e invertir en nuestra base de activos de forma rentable.
- Las opiniones de los accionistas son fundamentales para apoyar la formulación de la estrategia, que impulsa los resultados operativos y financieros para generar y optimizar rendimientos sostenibles.
- La disponibilidad y el acceso a capital externo en condiciones competitivas influyen en la solidez financiera y el posicionamiento del Grupo y sus compañías operadoras.

Cómo hemos interactuado con este grupo de interés

- El equipo de Relaciones con inversores (RI) mantiene un diálogo constante con analistas de renta variable, crédito y ASG para comprender las opiniones de los inversores sobre el Grupo.
- IAG organiza una Junta General de Accionistas y cuatro sesiones informativas trimestrales sobre los resultados, en las que accionistas, inversores y analistas de renta variable y de crédito interactúan con el Consejo y la alta dirección.
- Asimismo, IAG y las aerolíneas del Grupo organizan un *Capital Markets Day* (CMD), en el que los miembros del Consejo, el Comité de Dirección y otros altos directivos de todo el Grupo interactúan con inversores y analistas. British Airways organizó un CMD en 2024.
- Los accionistas institucionales y particulares tienen a su disposición un buzón para hacer llegar a IAG las preguntas que deseen formular acerca de su estrategia y sus progresos.
- Los directivos de IAG asisten a conferencias de inversores organizadas por las principales entidades financieras, y el equipo de RI organiza y asiste a eventos globales.
- Tesorería del Grupo (*Group Treasury*) colabora con analistas de crédito, bancos internacionales, inversores en deuda y agencias de calificación crediticia.
- El Presidente y el Presidente de la Comisión de Retribuciones se reúnen con inversores en encuentros individuales.

Enfoque del análisis de doble materialidad para este grupo

Las calificaciones ASG y el *feedback* obtenido de este grupo de interés en las conferencias de inversores y a través de nuestro buzón se han utilizado para identificar los impactos, riesgos y oportunidades (IRO) en nuestro análisis de doble materialidad. Los accionistas, directivos y otros grupos de interés del ámbito financiero se clasifican como usuarios del informe en el análisis de doble materialidad, incorporando IRO que permiten que se mantengan informados y al día.

Medioambiente

Grupos de interés afectados (grupo de interés que no participa)



Por qué son importantes

- Las operaciones directas de IAG contribuyen a la contaminación del aire y a las emisiones de carbono. Hacer frente a estos impactos es fundamental para nuestro cumplimiento de la normativa, para reducir nuestra huella de carbono y para mitigar los efectos del cambio climático.
- La sostenibilidad medioambiental también es cada vez más importante para nuestros consumidores e inversores, ya que influye en la posición de IAG en el mercado y en su desempeño financiero. Al priorizar las consideraciones medioambientales, IAG no solo consigue reducir el daño ecológico, sino también mejorar su reputación, ajustarse a los objetivos mundiales de sostenibilidad y garantizar su viabilidad operativa a largo plazo.

Cómo hemos interactuado con este grupo de interés

- Según la CSRD, el medioambiente se considera un grupo de interés silencioso. IAG emplea datos de fuentes científicas para entender mejor los impactos; también consultamos a especialistas de cada una de nuestras compañías operadoras para sopesar convenientemente todos los impactos, riesgos y oportunidades.
- Por lo que respecta al cambio climático y la gestión de emisiones, IAG se concentra en:
 - Maximiza la eficiencia en el uso de combustible y el uso de fuentes de energía renovables para reducir nuestra dependencia de los combustibles fósiles y los costes operativos;
 - Minimizar las emisiones de gases de efecto invernadero y cumplir las normativas aplicables, lo que es fundamental para mitigar el impacto climático;
 - Aplicar enfoques de gestión de residuos y economía circular diseñados para reducir los residuos, aumentar el reciclaje e incorporar principios de economía circular, lo que permite reducir el impacto medioambiental y los costes de explotación; y
 - Tener en cuenta la biodiversidad y los ecosistemas, incluido el impacto en la vida silvestre y los hábitats naturales, y poner en práctica iniciativas para preservar la biodiversidad y mantener una buena reputación en materia medioambiental.

Enfoque del análisis de doble materialidad para este grupo

Para entender cómo las operaciones de IAG pueden repercutir en el medioambiente, el equipo de sostenibilidad de IAG consultó con expertos de sostenibilidad del Grupo. El equipo también incorporó los resultados de la evaluación acorde con el TCFD, la evaluación de riesgos de la ERM, el informe presentado por IAG a Climate Disclosure Project, el Informe y las cuentas anuales de 2023, los procedimientos presentados para la IEnvA de la IATA y los informes sobre sostenibilidad de las compañías operadoras (cuando procedía). Al trabajar con Transcendent, nuestra identificación de los impactos ambientales siguió una revisión de la bibliografía académica externa (que investigó los impactos de los operadores de aviación en el medioambiente) y una revisión por pares de otros informes de sostenibilidad de compañías de aviación.

Administración pública (gobiernos y reguladores)

Grupos de interés afectados y usuarios del informe



Por qué son importantes

- Las políticas y decisiones gubernamentales afectan a muchos aspectos de la actividad de IAG en muy diversos ámbitos, como el transporte, los derechos de los consumidores, temas prácticos operacionales, las prácticas comerciales y el medioambiente. Debemos cumplir la normativa pertinente, pero intentamos influir de forma responsable en la evolución de las políticas para beneficiar a nuestros clientes y alcanzar nuestros objetivos empresariales.
- La interacción con los legisladores es esencial para comprender sus planes y fomentar resultados proporcionales para alcanzar nuestra aspiración de ser el grupo de aerolíneas líder mundial en sostenibilidad y garantizar que cumplimos colectivamente nuestros objetivos climáticos globales.
- Nuestras aerolíneas están sujetas a la regulación de las autoridades de aviación civil de los países de registro y destinos en los que operamos, lo que exige una interacción frecuente en materia de seguridad, protección, derechos de los consumidores y otras cuestiones políticas y administrativas.
- Es necesaria una interacción periódica en todo el mundo para gestionar las cuestiones de acceso al mercado en el marco de los acuerdos internacionales de servicios aéreos y para obtener los permisos de actividad necesarios.

Cómo hemos interactuado con este grupo de interés

- El equipo de Asuntos Gubernamentales de IAG mantiene contacto directo con los grupos de interés de todos los países en los que operan nuestras aerolíneas, así como con las instituciones de la UE en Bruselas. Coordina los esfuerzos de los equipos de Asuntos Gubernamentales de las distintas compañías operadoras para garantizar enfoques coherentes y coordinados.
- Interactuamos directamente con los grupos de interés de las políticas públicas, el mercado y la regulación en relación con cuestiones de interés para transmitir las posturas de IAG y aportar conocimientos técnicos a los debates. Esto ha incluido la organización de visitas a las sedes de nuestras aerolíneas para mejorar la comprensión de las operaciones y el impacto de las propuestas en materia de políticas.
- También mantenemos una interacción a través de diversas asociaciones sectoriales internacionales, regionales y locales, y de organizaciones empresariales de carácter general.
- En esta interacción participan los altos ejecutivos, incluidos el Consejero Delegado del Grupo, los miembros del Comité de Dirección, así como altos ejecutivos de las compañías operadoras de aerolíneas cuando procede, principalmente en la UE, Reino Unido, España e Irlanda.
- IAG quiere que sus posturas en materia de políticas tengan fundamentos objetivos y en 2023 encargó un amplio estudio sobre el impacto económico del Grupo a PwC, así como una investigación adicional sobre los beneficios de los SAF.
- En el ámbito de los servicios aéreos internacionales, los representantes de IAG participan en las conversaciones diplomáticas siempre que es posible, incluidas las del Comité Mixto UE-EE. UU. sobre aviación y el Evento de Negociación de Servicios Aéreos (ICAN) de la ICAO celebrado en Arabia Saudí en diciembre, para promover el acceso de las compañías operadoras al mercado.

Enfoque del análisis de doble materialidad para este grupo

El equipo Jurídico y de cumplimiento de IAG supervisa las políticas y el código de conducta del Grupo para garantizar que sus empleados cumplan las leyes y normas éticas, que es algo fundamental para mantener la integridad del sector y proteger a los consumidores. La esclavitud moderna y la trata de seres humanos son un importante motivo de preocupación, ya que los reguladores aplican medidas estrictas para garantizar que las operaciones y cadenas de suministro de las aerolíneas eviten este tipo de abusos, protejan los derechos humanos y cumplan sus obligaciones legales. Por último, se evalúa la interacción política para garantizar la transparencia y rendición de cuentas en las interacciones de cada aerolínea con los organismos gubernamentales, evitando influencias indebidas y promoviendo una formulación de políticas justa.

Para entender cómo las operaciones del Grupo pueden repercutir en las administraciones públicas, el equipo de sostenibilidad de IAG incorporó la información del Estado de información no financiera de 2023 de IAG tras consultarlo con expertos legales de IAG.

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

IRO-1 Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa; IRO-2 Requisitos de divulgación en la NEIS cubiertos por el Estado de sostenibilidad

IAG realizó un análisis de doble materialidad en 2024, en colaboración con la empresa especializada en sostenibilidad Trascendent, con el fin de determinar los temas más prioritarios para el Grupo desde el punto de vista de la materialidad de impacto y financiera, tal y como exige la CSRD. El análisis de doble materialidad se realizó con arreglo a los requisitos de las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (NEIS) y se basa en el análisis de materialidad previo elaborado por IAG en 2021.

Según las NEIS, la materialidad se determina mediante la identificación y evaluación de los impactos, riesgos y oportunidades (IRO), agrupados por temas. Los resultados de este ejercicio establecen el marco de obligaciones de presentación de información dentro de cada uno de los capítulos relativos a las NEIS del presente Estado de sostenibilidad.

¿Qué es el análisis de doble materialidad?

La CSRD utiliza el concepto de doble materialidad:

Materialidad financiera

Cómo afectan las cuestiones de sostenibilidad a los resultados y las perspectivas de las empresas.

Materialidad de impacto

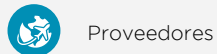
El impacto de las actividades de la empresa sobre las personas y el medioambiente.



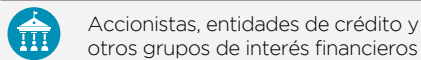
Cientes



Empleados



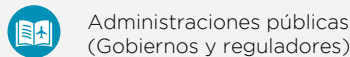
Proveedores



Accionistas, entidades de crédito y otros grupos de interés financieros



Medioambiente



Administraciones públicas (Gobiernos y reguladores)



Sociedad



Materialidad financiera

Identificación y evaluación de **riesgos y oportunidades** que puedan causar **impactos financieros significativos** en la empresa y sus operaciones, tales como flujos de efectivo, acceso a financiamiento o coste de capital en el corto, medio o largo plazo.

Materialidad de impacto

Identificación de los **impactos del negocio sobre las personas o el medioambiente**.

Se incluyen los impactos relacionados con **los propios procesos del Grupo, los de su cadena de valor (upstream y downstream), sus productos y servicios y sus relaciones comerciales**.

Metodologías y supuestos

Alcance y consolidación

El análisis de doble materialidad consideró la visión de todas las compañías operadoras de IAG. Identificó los IRO relevantes para actividades comerciales en sus *hubs* y en sus operaciones en todo el mundo. También tuvo en cuenta los bienes y servicios que proporciona la cadena de valor de IAG.

IAG tiene en cuenta los riesgos del plan estratégico de negocio a corto plazo (hasta tres años), a medio plazo (entre tres y cinco años) y a largo plazo (más de cinco años). Los plazos considerados en esta evaluación son coherentes con los utilizados en la evaluación de riesgos de ERM, que evalúa el impacto potencial de los principales riesgos durante los próximos tres años en nuestro plan de negocio.

El equipo de sostenibilidad de IAG designó a un consultor externo de sostenibilidad (Trascendent) para que respaldara los procesos de identificación, categorización y consulta involucrados en la evaluación de doble materialidad. Trascendent proporcionó una revisión independiente de los informes de sostenibilidad del Grupo y coordinó un ejercicio de consulta específico con partes interesadas expertas relevantes de IAG y sus compañías operadoras para evaluar la materialidad de cada IRO.

Para consolidar los resultados del análisis de doble materialidad a nivel de Grupo, el equipo de Sostenibilidad de IAG diseñó y adoptó un sistema de puntuación ponderada, relacionado con la proporción de los ingresos del Grupo por línea de negocio, para representar la influencia de sus aerolíneas y negocios no aéreos en su análisis.

En esta evaluación participaron representantes de todas las compañías operadoras, incluidos compañeros de los departamentos de Sostenibilidad, Personas, Asuntos Gubernamentales, Finanzas, Gestión de Riesgos Empresariales, Clientes y Asuntos Legales.

En la descripción del proceso que aparece a continuación y en la sección Estrategia de este Estado de sostenibilidad se proporcionan detalles sobre cómo IAG ha involucrado a las partes interesadas, como clientes y empleados, para completar su análisis de doble materialidad.

Proceso

El análisis de doble materialidad de IAG siguió un proceso de cuatro fases:

1

Identificación de temas de sostenibilidad

IAG encargó a Transcendent que revisara la información de sostenibilidad del Grupo y la información divulgada por otras partes interesadas de la aviación para identificar temas de sostenibilidad relevantes para el negocio. Las fuentes de información incluyeron el EINF 2023 de IAG, informes de sostenibilidad de las compañías operadoras, información de calificación ASG de terceros y resultados de la encuesta OHI y de compromiso de los empleados. Transcendent preparó un análisis comparativo de los temas materiales reportados por IAG con 21 competidores para validar los temas identificados. Transcendent también consideró estándares de terceros observados por IAG y sus compañías operadoras, como por ejemplo, el sistema ambiental de la IATA (IEnvA, por sus siglas en inglés).

El equipo de Sostenibilidad de IAG revisó los resultados y se definieron 23 temas de sostenibilidad, que se armonizaron con los temas de CSRD. Esta lista se presentó a la Comisión de Seguridad, Medioambiente y Responsabilidad Corporativa del Consejo de Administración.

2

Identificación de impactos, riesgos y oportunidades (IRO)

Se identificaron IRO concretos utilizando un enfoque ascendente, aprovechando las aportaciones de los talleres celebrados con expertos en la materia de IAG y sus compañías operadoras.

Mediante una revisión exhaustiva, se identificaron 164 IRO preliminares, compuestos por 82 impactos, 58 riesgos y 24 oportunidades. Estos se agruparon en 21 temas de sostenibilidad diferentes conforme a los diez estándares ASG según se define en las NEIS.

3

Evaluación de IRO

Materialidad de impacto

Transcendent coordinó un ejercicio de consulta mediante la realización de un cuestionario a más de 60 expertos en la materia de IAG y sus compañías operadoras, incluidos representantes de los equipos de Sostenibilidad, Personas, Asuntos Gubernamentales, Finanzas, ERM, Clientes y Legal.

IAG utilizó un sistema de valoración basado en puntos que se alineaba con su evaluación de riesgos de ERM. A cada impacto se le asignaron criterios específicos para definir su magnitud y la probabilidad de ocurrencia se puntuó como un porcentaje de probabilidad. Los impactos se puntuaron en función de los criterios de evaluación de la CSRD, basándose en la evaluación de la escala (la gravedad del impacto actual o futuro), el alcance (número de personas o perímetro afectado), la irremediabilidad (límite en la capacidad para restaurar la situación afectada) y la probabilidad de ocurrencia de cada impacto. Las puntuaciones de materialidad del impacto se calcularon como un promedio, y los temas se representaron por su puntuación de impacto más alta.

Materialidad financiera

Los equipos de Finanzas, ERM y Sostenibilidad realizaron este análisis aplicando un enfoque descendente.

Los riesgos y oportunidades se evaluaron de conformidad con los criterios de evaluación de la materialidad financiera de la CSRD. La puntuación de la materialidad financiera comprendía la magnitud del impacto financiero (por cambios en los ingresos, gastos de capital o gastos operativos) y la probabilidad de ocurrencia, y se empleó un sistema de puntuación específico para la evaluación de materialidad, alineado con la evaluación de riesgos de la ERM de IAG.

Las puntuaciones de la materialidad del riesgo y la oportunidad se calcularon como una media y los temas se representaron por su puntuación de impacto más alta.

Por lo que respecta a los IRO que actualmente no cubre la evaluación de riesgos de la ERM de IAG y a las oportunidades (que requieren que se cuantifique el beneficio de la actuación), se realizó un análisis subjetivo utilizando la información financiera disponible.

4

Determinación y comunicación de temas materiales

Un grupo central de expertos representativo de los equipos de Finanzas, Riesgo y Sostenibilidad de IAG, incluido el Director Financiero y de Sostenibilidad, evaluó los resultados del análisis de doble materialidad. Este grupo seleccionó "crítico" como umbral aplicable a las cuestiones materiales en el marco del análisis, ya que coincide con la clasificación de "crítico" de IAG en las definiciones de la evaluación de riesgos de la ERM del Grupo. Como consecuencia, el presente estado incluiría todos los IRO y su correspondiente tema de la CSRD calificados como "críticos" en función de la materialidad de impacto, de la materialidad financiera o de ambas. Los resultados finales del análisis de doble materialidad, incluido el umbral establecido, fue aprobado por la Comisión de Sostenibilidad, Medioambiente y Responsabilidad Corporativa y por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento en noviembre de 2024.

IAG se reunió con su Comité de Empresa Europeo el 27 de noviembre de 2024 para explicar cómo se había realizado este análisis de doble materialidad e identificación de los temas materiales.

Resultados del análisis de doble materialidad

IAG ha identificado como materiales cinco de los 10 temas ASG según la definición incluida en las NEIS. Estos temas sientan la base de los requisitos de divulgación que figuran en el presente Estado de sostenibilidad.

E1. Medioambiente	S1. Personal propio	S2. Trabajadores de la cadena de valor	S4. Consumidores y usuarios finales	G1. Conducta empresarial
<ul style="list-style-type: none"> Cambio climático y gestión de emisiones 	<ul style="list-style-type: none"> Diversidad, equidad e inclusión Retribución y condiciones de trabajo La captación, retención y compromiso de los empleados Salud y seguridad de los empleados 	<ul style="list-style-type: none"> Cadena de suministro responsable 	<ul style="list-style-type: none"> Experiencia del cliente 	<ul style="list-style-type: none"> Gobierno corporativo Prácticas éticas y cumplimiento normativo Esclavitud moderna y trata de seres humanos

Impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con la sostenibilidad

Los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con la sostenibilidad identificados por IAG incluyen:

Tema	Nombre	Impacto, riesgo u oportunidad	Ubicación en la cadena de valor
🌍 Medioambiental			
Cambio climático y gestión de emisiones	Emisiones de CO ₂ (alcance 1 y 2) de las operaciones aéreas		Operaciones propias
	Reducción de emisiones mediante el uso de SAF		Operaciones propias y fases anteriores
	Reducción de emisiones mediante la renovación de la flota		Operaciones propias
	Reducción de emisiones mediante la participación en medidas basadas en el mercado		Operaciones propias y fases anteriores
👤 Social interno			
La captación, retención e implicación de los empleados	Interacción con los empleados y defensa de sus intereses		Operaciones propias
	Cultura corporativa y sentido de pertenencia		Operaciones propias
Diversidad, equidad e inclusión (DEI)	Cultura inclusiva		Operaciones propias
	Plantilla diversa		Operaciones propias
	Igualdad de oportunidades y equidad para todos		Operaciones propias
Salud y seguridad de los empleados	Salud y seguridad de los empleados		Operaciones propias
Retribución y condiciones de trabajo	Diálogo social y negociación colectiva		Operaciones propias
	Condiciones justas, sostenibles y competitivas		Operaciones propias
🌐 Social externo			
Experiencia del cliente	Conexión de personas, negocios y países		Fases posteriores
	Mejora de la experiencia del cliente mediante la inversión en nuevos productos		Fases posteriores
	Mejora de la experiencia del cliente mediante programas de fidelización		Fases posteriores
	Decisiones informadas del cliente		Fases posteriores
🏢 Conducta empresarial			
Prácticas éticas y cumplimiento normativo	Protección de los denunciantes		Operaciones propias y fases anteriores
Esclavitud moderna y trata de seres humanos	Esclavitud moderna y trata de seres humanos		Operaciones propias y fases anteriores
Cadena de suministro responsable	Garantía de unas prácticas éticas de los proveedores		Fases anteriores
	Condiciones de trabajo desfavorables en la cadena de suministro		Fases anteriores
	Desigualdades en el tratamiento y las oportunidades de los trabajadores de los proveedores		Fases anteriores
	Violación de normas de derechos humanos en las cadenas de suministro		Fases anteriores
Gobierno corporativo	Sostenibilidad incorporada a la estrategia empresarial global		Operaciones propias
	Creación de órganos internos de gobierno de la sostenibilidad		Operaciones propias
	Incentivos económicos de los directivos vinculados a la eficiencia en materia de carbono		Operaciones propias

Impacto positivo Impacto negativo Oportunidad Riesgo

Uso de este análisis de doble materialidad y revisiones futuras

IAG pretende revisar las conclusiones de este análisis de doble materialidad con una periodicidad anual, en consonancia con los requisitos de presentación de información de la CSRD.





E Medioambiente (Planeta)



Reglamento sobre taxonomía de la UE

Consulte el apéndice del presente Estado de sostenibilidad para ver la información presentada en virtud del Reglamento (UE) 2020/852 (el "Reglamento sobre taxonomía de la UE").

NEIS E1 Cambio climático

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

Tema	Nombre	Impacto, riesgo u oportunidad	Descripción	Ubicación
Ⓢ Medioambiental				
Cambio climático y gestión de emisiones	Emisiones de CO ₂ (alcance 1 y 2) de las operaciones aéreas		La liberación de CO ₂ por la combustión de combustibles fósiles y SAF asociada al funcionamiento normal de los motores de las aeronaves que se genera durante las maniobras en tierra, el despegue, el vuelo y el aterrizaje, así como el funcionamiento del APU durante el vuelo, contribuye al aumento de las emisiones de efecto invernadero a nivel mundial, lo que contribuye a su vez al calentamiento global y representa un impacto negativo en el medioambiente.	Operaciones propias
	Reducción de emisiones mediante el uso de SAF		El SAF, derivado de fuentes renovables como la biomasa, los aceites usados o los procesos sintéticos, ofrece una alternativa más sostenible a los combustibles fósiles de aviación convencionales. La integración de SAF en la cadena de suministro de combustible abre a IAG la posibilidad de limitar su dependencia de los combustibles fósiles y reducir su huella de carbono.	Operaciones propias y fases anteriores
	Reducción de emisiones mediante la renovación de la flota		Al sustituir las aeronaves más antiguas y que consumen más combustible por modelos más nuevos, IAG tiene la oportunidad de reducir sus emisiones de carbono, ya que estas aeronaves más nuevas generalmente incorporan tecnologías avanzadas y diseños aerodinámicos que reducen el consumo de combustible.	Operaciones propias
	Compensación de emisiones mediante la participación en medidas basadas en el mercado		La participación de las aerolíneas del grupo en medidas basadas en el mercado, como el Régimen de comercio de derechos de emisión de la UE, el Régimen de comercio de derechos de emisión del Reino Unido y CORSIA, ha dado lugar a una aportación de recursos financieros para apoyar las medidas de reducción de emisiones de carbono. Las obligaciones de cumplimiento del mercado de carbono se aplican tanto a la producción de combustibles como a las aerolíneas del Grupo.	Operaciones propias y fases anteriores

 Impacto positivo  Impacto negativo

Estrategia

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

IAG tiene como objetivo conseguir las cero emisiones netas para 2050 en todas sus emisiones de alcance 1, 2 y 3. "Cero emisiones netas" significa que cualquier emisión residual de las operaciones de IAG en 2050, o de la fabricación y el transporte de bienes suministrados al Grupo, se mitigará absorbiendo una cantidad equivalente de CO₂ de la atmósfera mediante tecnologías de absorción de carbono.

La meta de cero emisiones netas para 2050 de IAG ha sido evaluada de forma independiente por la Transition Pathway Initiative (TPI), que la consideró acorde con el objetivo de limitación del calentamiento climático a 1,5 °C, y nuestro objetivo a medio plazo (lograr una reducción del 20% en las emisiones de alcance 1) también ha sido calificado como plenamente acorde con el objetivo de limitar el calentamiento global por debajo de 2 °C. La evaluación de la TPI comparó los hitos de la hoja de ruta de 2021 de IAG con los modelos de la trayectoria del conjunto del sector elaborados por la Agencia Internacional de la Energía (AIE), teniendo en cuenta los compromisos de absorción de carbono.

IAG trabaja para alcanzar sus objetivos anuales climáticos para 2025, 2030 y 2050 llevando a cabo iniciativas de reducción de emisiones, trabajando en colaboración con los principales grupos de interés y solicitando proactivamente por una política pública favorable y abogando por el desarrollo tecnológico.

Las medidas y supuestos clave previstos para reducir las emisiones incluyen la modernización de la flota, el uso de SAF, medidas basadas en el mercado, incluidos los RCDE de Reino Unido y la UE y CORSIA, así como la absorción de carbono.

Hoja de ruta hacia las cero emisiones netas

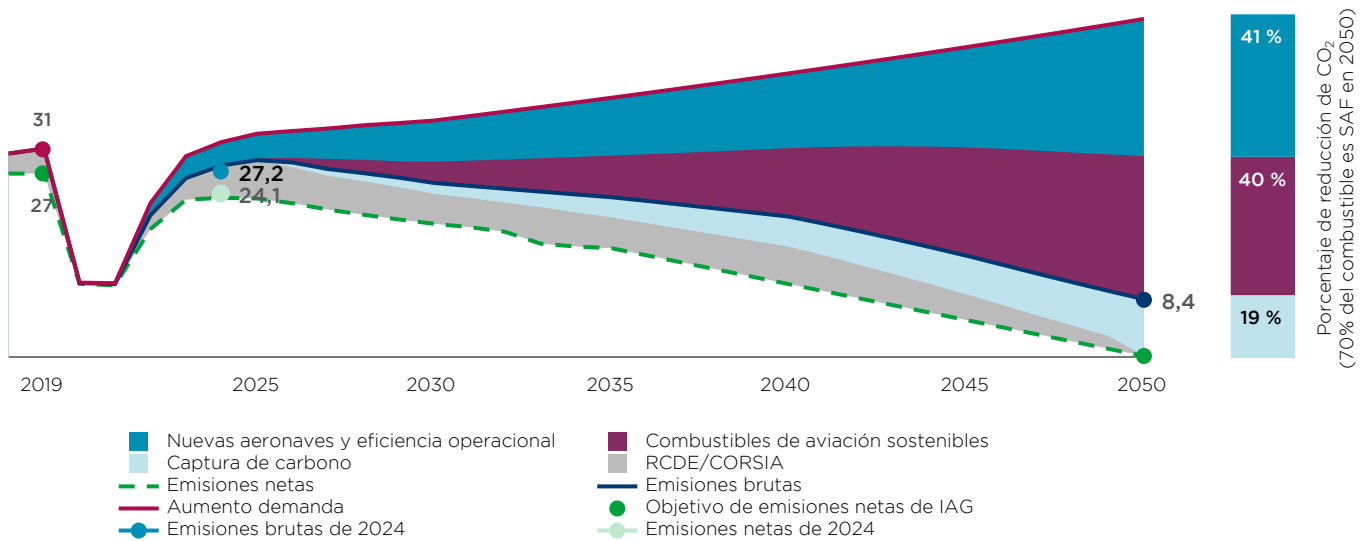
Desde 2019, IAG ha publicado todos los años actualizaciones de su hoja de ruta para alcanzar su objetivo de cero emisiones netas para 2050. El valor de referencia de 2019 de IAG se refiere al año de emisiones "máximas" del Grupo, antes de que los niveles de actividad se viesen afectados por la pandemia de COVID-19.

Según los ICR de liderazgo en sostenibilidad de IAG, la hoja de ruta del Grupo para alcanzar las cero emisiones netas y sus costes asociados se incluyen en los planes de negocio a un año y tres años de todas las compañías operadoras, así como a 2030 en las actualizaciones de los riesgos de sostenibilidad revisados con arreglo al proceso de la ERM del conjunto del Grupo. La hoja de ruta también forma parte de los compromisos de IAG en materia de sostenibilidad medioambiental, que se detallan en la política de sostenibilidad medioambiental aprobada por el Consejo de Administración de IAG en 2022. El progreso hacia la reducción de emisiones de esta hoja de ruta se monitorea a través de la red de sostenibilidad (ISN, por sus siglas en inglés) de IAG. Los indicadores clave de rendimiento trimestrales sobre nuestro avance en la reducción de emisiones de carbono se comparten con la Comisión SECR. La política de sostenibilidad ambiental del Grupo y la estrategia *Flightpath net zero* están disponibles en el sitio web de IAG.

Hoja de ruta para la reducción de emisiones de carbono de alcance 1

La hoja de ruta de emisiones de alcance 1 que se muestra a continuación es el escenario central más reciente del Grupo, que presupone un apoyo continuo de las políticas para la reducción de emisiones de carbono de la aviación, una recuperación general a los niveles de demanda de pasajeros de 2019 para 2024 y un crecimiento anual de la demanda alineado con las previsiones de crecimiento a largo plazo reveladas en las notas 4 y 17 de los estados financieros. Las actualizaciones de nuestra hoja de ruta en 2024 se centran en aumentar el uso de SAF en nuestras operaciones a corto plazo y reflejar nuestra inversión en captura de carbono antes de 2030. Más allá de 2030, la hoja de ruta mantiene el supuesto de que se logrará un ahorro de emisiones del 5% gracias a la modernización del espacio aéreo para 2050. Las emisiones modeladas según nuestro escenario de crecimiento de la demanda reflejan los plazos típicos para la operación de aeronaves y las emisiones "bloqueadas" atribuidas a la actividad de vuelo con estos activos (que son aproximadamente de más de 20 años). Esto está relacionado con nuestros supuestos sobre la renovación de la flota y la introducción de aeronaves de cero emisiones que esperamos que se incorporen a la flota a partir de 2040, con base en los supuestos actuales de los fabricantes de aeronaves.

Hoja de ruta de IAG para alcanzar las cero emisiones netas de alcance 1 millones de toneladas de CO₂ (MT)



Las palancas de reducción de emisiones del plan de transición de IAG incluyen:

E1-3 Objetivos en materia de mitigación y adaptación al cambio climático

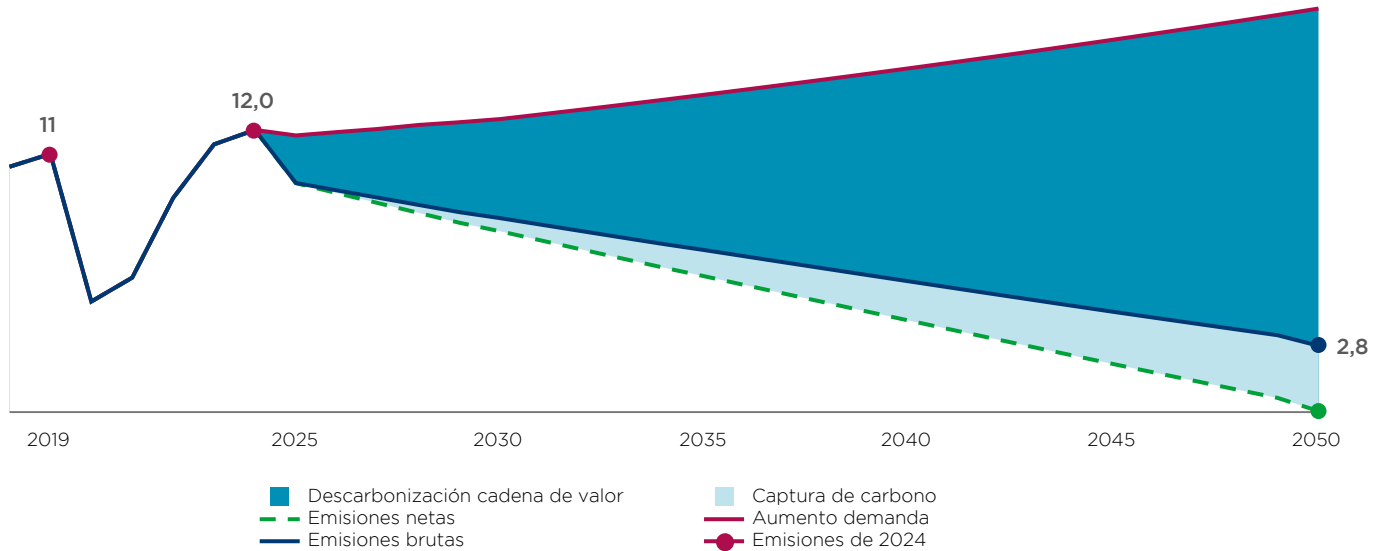
Herramienta de reducción de emisiones de carbono en el plan de transición	Gastos operativos o de capital significativos necesarios para la aplicación del plan	Inversiones en empresas/socios clave en innovación	Contribución estimada a la reducción de emisiones brutas de alcance 1 en 2030	Contribución estimada a la reducción de emisiones brutas de alcance 1 en 2050
Aeronaves nuevas y operaciones propias	IAG invertirá unos 12.600 millones de euros entre 2025 y 2029 en 171 aeronaves nuevas y eficientes. Consulte la nota 15 del informe financiero para obtener más información	ZeroAvia (fabricante de aeronaves de hidrógeno) I6 (software de gestión de combustible) NAV Flight Services (servicios de planificación de vuelos)	17 %	41 %
SAF	A 31 de diciembre de 2024, nuestra compra total para acuerdos de compra de SAF supera los 3.500 millones de dólares estadounidenses, según los precios de energía asumidos y los márgenes contratados para la producción de SAF	Los productores de SAF incluyen: LanzaJet Twelve Infinium	9 %	40 %
Captura de carbono	En 2024, British Airways firmó un acuerdo para comprar 33.000 créditos de captura de carbono en virtud de una asociación con CUR8, Standard Chartered y UNDO, como parte de una compra más amplia de 9 millones de libras esterlinas de créditos de captura de carbono en Reino Unido y en el extranjero	Heirloom (start-up dedicada a la captura de carbono) CUR8 (plataforma para el apoyo de tecnologías de absorción de carbono)	5 %	19 %
Medidas basadas en el mercado y compensación de las emisiones de carbono	Continuamos promoviendo el fortalecimiento de CORSIA para limitar las emisiones netas de la aviación y la compra de derechos de emisión de carbono y créditos de compensación para cumplir con nuestras obligaciones	CHOOOSE (plataforma de compensación para clientes)	13 %	- %

Hoja de ruta para la reducción de emisiones de carbono de alcance 3

IAG amplió su compromiso de alcanzar cero emisiones netas para 2050 para incluir las emisiones de alcance 3 de su cadena de suministro en 2021, que representan aproximadamente el 30% de la huella de emisiones total del Grupo. IAG reconoce que la mayoría de estas emisiones se atribuyen a la producción de combustible *upstream* (alcance 3.3) y a los bienes y servicios adquiridos (alcance 3.1) asociados con el mantenimiento y la reparación de aeronaves.

La hoja de ruta de alcance 3 de IAG que se muestra a continuación se ha creado utilizando supuestos de crecimiento de la demanda alineados con las emisiones de alcance 1 de IAG. Nuestra visión de la reducción de emisiones de carbono de la cadena de suministro se forma a partir de una revisión bibliográfica de los planes de descarbonización de los proveedores, centrándose en las categorías de emisiones que representan la mayoría de las emisiones de alcance 3 enumeradas anteriormente. Las reducciones en las emisiones de alcance 3.3 están alineadas con las expectativas de uso de SAF de IAG y corresponden a un volumen decreciente de emisiones asociadas con la producción de queroseno para aeronaves a base de combustibles fósiles. Esperamos utilizar la captura de carbono para mitigar las emisiones residuales de estas operaciones, en línea con los volúmenes que IAG espera utilizar para mitigar las emisiones residuales de las operaciones directas (alcance 1).

Hoja de ruta de IAG para alcanzar las cero emisiones netas de alcance 3 millones de toneladas de CO₂ (MT)



Las palancas de reducción de emisiones de carbono del plan de transición de IAG incluyen:

EI-3 Objetivos en materia de mitigación y adaptación al cambio climático

Herramienta de reducción de emisiones de carbono en el plan de transición	Gastos operativos o de capital significativos necesarios para la aplicación del plan	Inversiones en empresas/socios clave en innovación	Contribución estimada a la reducción de emisiones brutas de alcance 3 en 2030	Contribución estimada a la reducción de emisiones brutas de alcance 3 en 2050
Reducciones de emisiones de carbono de la cadena de suministro	<ul style="list-style-type: none"> El 79% de los proveedores por gasto han presentado cuadros de mando sobre el desempeño ASG. Cláusula contractual con proveedores sobre sostenibilidad. Desarrollo de una herramienta integral de medición de emisiones de alcance 3 en asociación con Watershed, para priorizar los esfuerzos de reducción de emisiones de carbono en toda la cadena de valor. Los acuerdos de compra para el uso de SAF (consultar la hoja de ruta de emisiones de alcance 1) reducirá las emisiones de ACV asociadas con la producción de combustibles (ya que conduce a una reducción correspondiente de la producción de queroseno para aeronaves a base de combustible fósil). 	EcoVadis (calificación de sostenibilidad empresarial) Watershed (plataforma de reporte de emisiones)	34 %	84 %
Captura de carbono	Consulte la hoja de ruta de emisiones de alcance 1	Heirloom (<i>start-up</i> de captura de carbono) CUR8 (plataforma de captura de carbono)	5 %	16 %

Gestión de impactos, riesgos y oportunidades

Grupo de Trabajo sobre Divulgaciones Financieras relacionadas con el Clima (TCFD, por sus siglas en inglés)

Resumen del TCFD

IAG fue una de las primeras compañías en adoptar las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgaciones Financieras Relacionadas con el Clima (TCFD) y realizó por primera vez un análisis de escenarios conforme con el TCFD en 2018, adelantándose al requisito de Reino Unido (Listing Rule 9.8), que define la información que debe incluirse en el informe y las cuentas anuales de una empresa.

Las descripciones de las recomendaciones del TCFD se encuentran en su sitio web. IAG ha aplicado a este informe las recomendaciones establecidas por el TCFD para todos los sectores. En la revisión interna del cumplimiento de las 11 recomendaciones básicas del TCFD no se identificó ninguna deficiencia ni cambios importantes respecto del año pasado.

Gobierno	Estrategia	Gestión del riesgo	Parámetros y metas
Comunicar el marco de gobierno de la organización en torno a los riesgos y oportunidades relacionados con el clima	Divulgar los impactos reales y potenciales de los riesgos y oportunidades relacionados con el clima en las actividades, la estrategia y la planificación financiera de la organización cuando dicha información sea material	Comunicar de qué manera la organización identifica, evalúa y gestiona los riesgos relacionados con el clima	Divulgar los parámetros y objetivos utilizados para evaluar y gestionar los riesgos y oportunidades relacionados con el clima cuando dicha información sea material
Actividades actuales			
Supervisión del Consejo a través de la Comisión de Seguridad, Medioambiente y Responsabilidad Corporativa (SECR); gobierno sólido; análisis de doble materialidad completado en 2024	Cumplimiento de la estrategia <i>Flightpath net zero</i> y nueve ICR de liderazgo; préstamos vinculados a la sostenibilidad para British Airways e Iberia; análisis de escenarios armonizados con el TCFD; planes financieros y empresariales a uno y tres años que integran aspectos de sostenibilidad; nueva cláusula contractual de sostenibilidad para proveedores	Los riesgos de la aviación sostenible se gestionan como un riesgo principal y se revisan periódicamente dentro de los procesos de ERM. IAG utiliza un modelo cuantitativo para completar sus evaluaciones.	Indicadores y objetivos claros para 2025, 2030 y 2050; remuneración relacionada con el clima para altos ejecutivos y directivos
Actividades futuras previstas			
Cambios en los procesos y controles para lograr una verificación razonable	Aumento de la compra de SAF, análisis de escenarios en curso, revisión de las directrices y pruebas sobre las vías para promover la transición hacia el escenario de 1,5 °C	Trabajo más detallado sobre los impactos de los riesgos hasta 2030 y 2040; actuaciones para maximizar la resiliencia climática; ICR de mitigación del riesgo	Cumplimiento de los objetivos actuales; revisión de los objetivos para 2030 en consonancia con las últimas evidencias relacionadas con la transición armonizada con el objetivo de 1,5 °C

Análisis de escenarios acorde con el TCFD para 2024

En 2024, IAG repitió un ejercicio de análisis de escenarios acorde con las recomendaciones del TCFD y basado en los ejercicios de años anteriores. Entre las principales medidas adoptadas en este análisis se incluyen:

- El equipo de Sostenibilidad de IAG y el equipo de ERM revisaron todos los riesgos y oportunidades relacionados con el clima y los impactos potenciales hasta 2027 y 2030. Los impactos de los riesgos principales y otros se cuantifican en el marco del proceso de ERM del Grupo, que es supervisado por el Consejo;
- las aerolíneas operadoras han elaborado modelos de los costes relacionados con el cumplimiento de la normativa, incluidos los de los RCDE de Reino Unido y la UE, y de CORSIA, hasta 2050;
- el análisis de escenarios acorde con el TCFD se repitió utilizando un doble marco temporal de 2030 y 2050;
- se realizó un análisis continuo de la estrategia *Flightpath net zero* hasta 2050;
- en 2024 IAG incluyó una trayectoria de concentración representativa (RCP, por sus siglas en inglés) con un escenario de aumento de la temperatura de 5 °C para conocer el posible abanico de resultados de los fenómenos meteorológicos futuros; y
- se armonizaron el análisis de doble materialidad y las conclusiones del análisis acorde con el TCFD.

Los escenarios formulados son el fundamento de la estrategia, la planificación, la gestión de riesgos y la gestión financiera.

IAG adopta un enfoque proactivo en la gestión de los riesgos y oportunidades relacionados con el clima, y mantiene el compromiso de gestionar sus aspectos regulatorios, de reputación, financieros, de mercado y tecnológicos.

Nuestro análisis acorde con el TCFD en 2024 adoptó la forma de un debate estructurado y cualitativo sobre los posibles impactos relacionados con el clima y las respuestas empresariales, utilizando las últimas pruebas y análisis de fuentes reconocidas como la ONU, EUROCONTROL y Climate Action Tracker (CAT). El análisis de 2024 se llevó a cabo en consonancia con la última actualización de las recomendaciones del TCFD publicada en 2021. Armonizamos esta evaluación acorde con el TCFD con las conclusiones del análisis de doble materialidad empleado para determinar el alcance del presente Estado de sostenibilidad.

Se eligieron escenarios de calentamiento de 1,5 °C¹ para los riesgos de transición, en reconocimiento de los objetivos globales y de IAG. También se escogieron escenarios de calentamiento de 2 °C y 3 °C para los riesgos físicos, de acuerdo con las proyecciones de la ONU más recientes. En el análisis de este año se ha incluido un nuevo escenario de calentamiento extremo de 5 °C para que nos ayude a entender nuestra capacidad de adaptación a un mundo en el que las operaciones cambiarían de forma significativa debido a unas temperaturas muy elevadas.

Se eligió el año 2030 como marco temporal clave, habida cuenta de los objetivos de IAG y de los marcos temporales de políticas clave como los mandatos en materia de SAF. Esto también está armonizado con la evaluación de riesgos para la sostenibilidad de la ERM de IAG para 2030. Se consideró asimismo el año 2040 debido a la posibilidad de que el mundo supere los 1,5 °C en la década de 2030, lo que provocaría cambios sociales más rápidos.

En el ejercicio de TCFD participaron representantes de la Red de sostenibilidad de IAG (ISN), que incluye empleados de Estrategia, Tesorería, Operaciones de Vuelos, Finanzas, Asuntos Gubernamentales, Planificación Comercial, Relaciones con los

1 Se eligieron escenarios "ordenados" y "desordenados" según las definiciones del TCFD. Estos escenarios comparan cambios suaves, predecibles e idealizados relacionados con el clima con cambios abruptos, variables y desarticulados entre regiones.

Inversores, Personal, Gestión del Riesgo Empresarial, IAG GBS e IAG Loyalty, así como representantes de sostenibilidad de todas las compañías operadoras. El equipo de Sostenibilidad del Grupo recopiló las aportaciones, que fueron revisadas por el IAG Sustainability Steering Group y la Comisión de Seguridad, Medioambiente y Responsabilidad Corporativa (SECR).

El Grupo sigue siendo resiliente a los impactos más materiales relacionados con el clima –cambios de las políticas que afecten al conjunto del sector–, que se han cuantificado y cuyos planes de mitigación se han integrado en la planificación financiera y estratégica. Los cambios que afectan al conjunto del sector también crean oportunidades para que el Grupo sea más resiliente que sus competidores. Para hacer frente a la importante incertidumbre en torno a las futuras tendencias políticas, tecnológicas y de mercado, IAG repite anualmente este análisis de escenarios. Seguiremos aplicando planes de acción en los próximos años para mejorar aún más la resiliencia frente al conjunto de los cambios.

Riesgos y oportunidades

Los riesgos relacionados con el clima se evalúan y gestionan dentro del marco de ERM, tal y como se describe en la sección "Gestión de riesgos y principales factores de riesgo" de este Informe anual, dentro del riesgo principal "Aviación sostenible". Además de esto, los IRO identificados en el análisis de doble materialidad realizado por IAG en 2024 consideraron los riesgos previamente evaluados en el marco del TCFD, que continúa analizando la amplia gama de posibles riesgos físicos, de mercado, de políticos y tecnológicos relacionados con el clima que podrían afectar nuestras operaciones. En el marco del análisis de doble materialidad de IAG, no se identificaron riesgos materiales de carácter financiero para el Grupo.

Los riesgos transitorios afectan principalmente a la actividad aérea entre destinos europeos, que se calculó en base a los vuelos incluidos en los RCDE de EU, Reino Unido y Suiza, y representaron alrededor del 26% de las emisiones de alcance 1 de IAG en 2024. Los riesgos físicos podrían afectar a las operaciones de IAG en toda su red mundial, dada la naturaleza global del cambio climático.

IAG considera los factores de riesgo relevantes que podrían afectar a cada riesgo por región y escala temporal. Esta variabilidad puede deberse a la fragmentación de la definición, el alcance y la aplicación de las políticas, a percepciones cambiantes del mercado o a la aparición imprevisible de nuevas tecnologías (entre otras causas). IAG considera su estrategia de mitigación para cada riesgo teniendo en cuenta estos factores. Para obtener más información, consulte la tabla "Impactos de los riesgos y oportunidades de mitigación según la evaluación acorde con el TCFD".

Los objetivos de reducción de carbono de la estrategia *Flightpath net zero* son los parámetros clave para evaluar la mitigación de estos riesgos o la resiliencia frente a ellos, junto con la consideración de estos en los procesos de gobierno pertinentes. El entorno de riesgo externo, la materialidad de los riesgos, las medidas de mitigación y los ICR de estas medidas de mitigación se revisan periódicamente.

La siguiente tabla enumera los riesgos evaluados mediante el proceso de ERM y el análisis de doble materialidad. Los riesgos más materiales son los relacionados con las políticas públicas. Los marcos temporales de los riesgos coinciden con los de la planificación corporativa.

Las oportunidades relacionadas con el clima se refieren a la posible incidencia positiva de los esfuerzos realizados para mitigar los efectos del cambio climático y adaptarse a ellos, por ejemplo a través del ahorro de recursos y costes, la adopción y utilización de tecnologías de bajas emisiones, el desarrollo de nuevos productos y servicios, y el aumento de la resiliencia en toda la cadena de suministro. Las oportunidades se identifican como actuaciones que se podrían poner en marcha en el Grupo para reducir nuestra exposición a los riesgos climáticos. Las oportunidades que se presentan a continuación coinciden con las identificadas en el análisis de doble materialidad de IAG, y se gestionan dentro de las compañías operadoras con arreglo al marco de la ERM.

Evaluación de riesgos acorde con el TCFD

Tipo de riesgo según el TCFD	Descripción de riesgos	Marco temporal	Tendencia ¹	Dependencia del escenario ²
Físico	Resiliencia ante fenómenos meteorológicos extremos	M	Al alza	Temperatura
	Resiliencia de las rutas y los bienes a los cambios climáticos crónicos	L	Estable	Temperatura
Mercado	Gasto de los clientes debido a la percepción del progreso de IAG o la aviación en materia de ASG	C	A la baja	Transición
	Calidad percibida de los proyectos de compensación y absorción	M	Al alza	Transición
	Activismo y protestas de acción directa por la inacción climática	C	Estable	Transición
	Preparación de la cadena de suministro	L	Estable	Transición
	Entrega de SAF frente a los volúmenes comprometidos en los contratos de compra	M	Al alza	Transición
Políticas públicas	Litigios contra las reducciones de carbono mediante compensación declaradas	C	Al alza	Transición
	Impacto de la política climática de la UE y Reino Unido en la demanda	L	Estable	Transición
	Resistencia a los cambios en los precios de los RCDE/CORSIA	M	Al alza	Transición
	Asimetría de políticas entre regiones	M	Al alza	Transición
	Regulación adicional de la actividad, no de las emisiones	L	Estable	Transición
	Falta de infraestructuras o políticas de apoyo para los SAF	M	A la baja	Transición
Tecnología	Regulación de los efectos no relacionados con el CO ₂	M	Al alza	Transición
	Acceso y preparación para tecnologías con menos emisiones	L	Estable	Transición
	Acceso al suministro de SAF	M	A la baja	Transición

Evaluación de oportunidades acorde con el TCFD

Las oportunidades que se exponen a continuación proceden del análisis de doble materialidad de IAG.

Tipo de oportunidad según el TCFD	Descripción de oportunidades	Marco temporal	Tendencia ¹	Dependencia del escenario ²
Mercado	Inversión estratégica en SAF	C	Estable	Transición
	Incorporación de una flota nueva y más eficiente	C	Estable	Transición
Tecnología	Inversión en tecnologías con menos emisiones	C	Al alza	Transición
	Programas estratégicos de inversión de capital riesgo e interacción con <i>start-ups</i>	M	Estable	Transición
	Inversión en innovación de productos y transición a materiales sostenibles	M	Estable	Transición

Legenda: a corto plazo (C) es de 1 a 3 años; a medio plazo (M), de 3 a 5 años; y a largo plazo (L) es más de 5 años.

Análisis de escenarios acorde con el TCFD

IAG sigue analizando los escenarios de riesgo y transición para utilizarlos como fundamento de los planes de mitigación hasta 2030. A continuación se indican los parámetros clave para definir los escenarios, basados en la ONU, el Climate Action Tracker (CAT), el Comité de Cambio Climático del Reino Unido y análisis internos. Estos parámetros se revisan continuamente.

Parámetros de riesgo físico	Proyección actual	Escenario de 2 °C	Escenario de 3 °C	Escenario de 5 °C
Escenario global hasta 2100	2,4 °C	RCP ³ 2,6	RCP 4,5	RCP 8,5

Autoridad responsable	Parámetros de riesgo de transición - 2030	Políticas/ proyecciones actuales	Objetivos actuales	Escenario acorde con el objetivo de 1,5°C
Grupo intergubernamental de expertos sobre el cambio climático de la ONU (IPCC, por sus siglas en inglés)⁴	Emisiones mundiales frente a 2019	0 %	(7)%	(41)%
Gobierno de Reino Unido	Emisiones de Reino Unido frente a 2019	(28)%	(42)%	(42)%
Comisión de la UE	Emisiones de la UE frente a 1990	(55)% (a través de Objetivo 55)	(55)%	(62)%
Gobierno de EE. UU.	Emisiones de EE. UU. frente a 2005	(37)%	(50)%	(58)%
OACI	Emisiones (netas) de la aviación frente a 2019	(15)% (a través de CORSIA)	(15)%	(15)%

1 Los riesgos u oportunidades pueden estar aumentando (al alza), disminuyendo (a la baja) o ser estables desde una perspectiva del negocio. IAG calcula esto a partir de modelos estratégicos centrales y previsiones económicas, y la tendencia del riesgo que se muestra se basa en una evaluación a final de año, en relación con la revisión anual.

2 Si el impacto de los costes depende más del escenario de temperatura o del tipo de transición (ordenada o desordenada).

3 Trayectoria de Concentración Representativa (RCP), un escenario globalmente reconocido para los cambios físicos con diferentes rangos de temperatura.

4 Una reducción del 41% para 2030 representa una transición ordenada. El IPCC representa una transición desordenada (27%) porque una reducción menor de las emisiones globales hasta 2030 requiere una reducción de las emisiones de carbono rápida después de 2030 para volver al escenario de 1,5 °C para 2100.

Impactos de los riesgos y oportunidades de mitigación según la evaluación acorde con el TCFD

A continuación se detallan los riesgos identificados por la evaluación acorde con el TCFD del Grupo y su relación con los IRO identificados a través del análisis de doble materialidad de IAG.

Descripción de riesgos	Impactos financieros potenciales no mitigados	Cómo lo mitiga IAG	Tema relacionado del análisis de doble materialidad	Resumen de la evaluación acorde con el TCFD	Principal actividad expuesta de las compañías operadoras del Grupo
Físico					
Resiliencia ante fenómenos meteorológicos extremos	Días de pérdida de ingresos por perturbaciones adicionales de vuelos y costes asociados de mitigación y compensación a los pasajeros	Los procesos de resiliencia operativa existentes pueden minimizar las perturbaciones adicionales (por ejemplo, causadas por turbulencias en los vuelos entre EE. UU. y Reino Unido)	Cambio climático y gestión de emisiones	Se revisó la exposición de las actividades del Grupo a impactos climáticos temporales que pueden afectar a nuestra capacidad para operar, tales como fenómenos meteorológicos graves (turbulencias, depresiones, precipitaciones intensas) que alteran los programas de vuelo y provocan cancelaciones y desvíos de vuelos	Aerolíneas
Resiliencia de las rutas y los activos a los cambios climáticos crónicos	Cambios en los ingresos derivados de una red de rutas diferente o una frecuencia distinta de vuelos a destinos afectados por el clima; cambios en los costes de mantenimiento operativo	El tamaño de la red de rutas hace que los impactos por encima de lo previsto no sean materiales, por lo que no es necesario tomar medidas inmediatas. Las aeronaves son activos móviles que pueden trasladarse a diferentes lugares para tener en cuenta, por ejemplo, una mayor incidencia de huracanes en el Caribe	Cambio climático y gestión de emisiones	Evaluación basada en la localización de destinos de alto riesgo susceptibles de sufrir los impactos de cambios climáticos y atmosféricos crónicos. Evaluación de los aeropuertos más expuestos a la subida del nivel del mar, que puede afectar a nuestra capacidad para operar en ellos o a la venta de vacaciones a destinos relacionados. Medido como una pérdida de ingresos y también como un aumento de los costes operativos para la empresa	Aerolíneas

Descripción de riesgos	Impactos financieros potenciales no mitigados	Cómo lo mitiga IAG	Tema relacionado del análisis de doble materialidad	Resumen de la evaluación acorde con el TCFD	Principal actividad expuesta de las compañías operadoras del Grupo
Mercado					
Gasto de los clientes debido a la percepción del progreso de IAG o la aviación en materia de ASG	Los clientes cambian la frecuencia de sus vuelos, la duración de sus viajes o gastan menos en comparación con otros operadores de transporte u otros medios de transporte	Reducción de emisiones, desarrollo de cuadros de indicadores de emisiones para los clientes, refuerzo de las comunicaciones con los clientes, apoyo de instrumentos internacionales como CORSIA, trabajo a través de asociaciones sectoriales para promover soluciones ecológicas	Cambio climático y gestión de emisiones	Se evaluó el impacto de potenciales aumentos de costes de servicios sostenibles sobre los clientes y las ratios de fidelización debido a la conexión con la marca a través de valores compartidos	Aerolínea y negocios de fidelización
Calidad percibida de los proyectos de compensación y captura	Exposición a la variabilidad repentina de los precios, coste de los créditos CORSIA, escala de crecimiento de los costes de aquí a 2050 debido al volumen disponible de captura para lograr las cero emisiones netas	Planificación financiera para gestionar la volatilidad de precios, gobierno para garantizar la calidad de las compensaciones, una hoja de ruta para las capturas basada en evidencias externas, defensa de políticas de apoyo y planes de supervisión	Cambio climático y gestión de emisiones	Medido como un aumento de los costes operativos basado en la evaluación prevista de los precios de mercado CORSIA y las obligaciones de IAG derivadas de CORSIA	Aerolíneas
Activismo y protestas de acción directa por la inacción climática	Riesgo de activismo de los accionistas, de manera que las ONG o los activistas pueden denunciar a la empresa por su supuesta inacción climática, lo que puede dar lugar a costosas batallas legales y daños para la reputación	Aplicación de las mejores prácticas del sector y de los requisitos normativos de los países en los que operamos. Aumento de la transparencia de la información a nuestros clientes y grupos de interés, y mantenimiento de una comunicación activa con ellos	Cambio climático y gestión de emisiones	Se evaluó la probabilidad de que se tomen medidas contra el sector de la aviación. IAG ha sido un actor clave a la hora de influir en la adopción de metas ambiciosas en el sector y mantiene una relación muy activa con sus principales grupos de interés	Aerolíneas
Preparación de la cadena de suministro	Las obligaciones de la normativa en materia de sostenibilidad o el cambio tecnológico causan cambios imprevistos en el coste de los bienes y servicios suministrados a IAG	Programa de sostenibilidad de la cadena de suministro, que incluye evaluaciones ASG y análisis de riesgos de los proveedores	Cadena de suministro responsable	Medido como un aumento del coste de los bienes y servicios adquiridos por IAG a sus proveedores	Todas las compañías operadoras
Entrega de SAF en virtud de acuerdos de compra comprometidos	El suministro de SAF con arreglo a los compromisos acordados no se materializa debido a la escasez de oferta en el mercado o al fracaso en el desarrollo de los proyectos, lo que expone a IAG a SAF a precios de mercado, penalizaciones por recompra o costes de carbono	Formalizar contratos para la compra de SAF y participar en el capital de proyectos en fase inicial cuando proceda. Supervisar el desarrollo de proyectos de SAF y tratar de adquirir un volumen por encima de los niveles objetivo	Cambio climático y gestión de emisiones	Medido como el coste del SAF utilizando los precios de mercado para alcanzar la meta de SAF para 2030 de IAG	Aerolíneas
Políticas públicas					
Litigios contra las reducciones de carbono mediante compensación declaradas	Litigios por el uso de créditos para compensaciones voluntarias o de cumplimiento que no logran las reducciones de emisiones declaradas y generan costes legales	Diligencia debida sobre los proyectos de compensación del carbono y preparación de directrices internas para las comunicaciones externas	Cambio climático y gestión de emisiones	Medido utilizando el análisis del litigio más reciente que haya afectado al sector de la aviación y un análisis del riesgo para IAG	Aerolíneas

Descripción de riesgos	Impactos financieros potenciales no mitigados	Cómo lo mitiga IAG	Tema relacionado del análisis de doble materialidad	Resumen de la evaluación acorde con el TCFD	Principal actividad expuesta de las compañías operadoras del Grupo
Impacto de la política climática de la UE y Reino Unido en la demanda	El traslado de los costes en todo el sector afecta al precio de los billetes y, por tanto, a la demanda	Evaluación de las repercusiones de las nuevas políticas en el marco de la planificación y la estrategia financieras a más largo plazo	Cambio climático y gestión de emisiones	Se midió el mercado de carbono y los costes de combustible como porcentaje de los costes totales de ASG para IAG en 2030	Aerolíneas
Resiliencia frente a los cambios de precios CORSIA/RCDE	La exposición a subidas de precios a largo plazo afecta a los costes de cumplimiento	Estrategia para reducir el impacto de la volatilidad de precios; utilización de los precios del carbono en la planificación financiera y de la flota	Cambio climático y gestión de emisiones	Se compararon las previsiones de precios del mercado del carbono en la red de rutas del Grupo	Aerolíneas
Asimetría de políticas entre regiones	Cambio del número de clientes en relación con otros operadores de transporte sometidos a regímenes políticos más favorables o más restrictivos	Defensa de soluciones globales como el "objetivo aspiracional a largo plazo de la OACI" acordado en 2022	Prácticas éticas y cumplimiento normativo	Medido mediante la revisión de las diferentes obligaciones regulatorias de cada país y la determinación de sus consecuencias para IAG	Aerolíneas
Regulación adicional de la actividad, no de las emisiones	Los impuestos o gravámenes del sector aumentan los costes operativos y pueden afectar a la demanda; las medidas de gestión de la demanda equivalen a una pérdida de ingresos. Las restricciones de ruidos no se incluyen en este riesgo, pero se analizan como riesgo independiente a través del marco de la ERM	Defensa de medidas de reducción de emisiones como el combustible SAF y lucha contra medidas económicamente ineficaces como los impuestos	Prácticas éticas y cumplimiento normativo	Se evaluó el impacto potencial de los requisitos regulatorios por política y jurisdicción	Aerolíneas y negocio de fidelización
Cambios en la política de los SAF	Precios más altos de los SAF en los mercados principales debido a la falta de inversión en la producción de SAF o al coste de los insumos	Defensa de la política de SAF, por ejemplo, a través del Jet Zero Council de Reino Unido, y una estrategia para adquirir SAF en regiones donde exista una política favorable	Cambio climático y gestión de emisiones	Se evaluó nuestra exposición a los SAF a precio de mercado, en relación con nuestra capacidad para contribuir al desarrollo de una política de SAF adecuada y al diseño de sistemas de incentivos de SAF eficaces	Aerolíneas
Regulación de los efectos distintos al CO ₂	Potencial multiplicador de los costes del RCDE; pérdida de ingresos por restricciones de rutas, o costes operativos debido a la gestión de impactos distintos al CO ₂	Estudios externos sugieren que tan solo un 10% de los vuelos podrían representar el 80% de los impactos. Actuaciones a través de asociaciones sectoriales para apoyar el seguimiento y soluciones específicas como la optimización de rutas y la adopción de SAF	Cambio climático y gestión de emisiones	Se evaluaron las posibles implicaciones de costes de la normativa sobre impactos distintos al CO ₂ sobre las operaciones del Grupo. Seguimos apoyando iniciativas de investigación que ayuden a mejorar la comprensión de los impactos no relacionados con el CO ₂ sobre el clima	Aerolíneas
Tecnología					
Acceso y preparación para tecnologías con menos emisiones	Mayores costes de los RCDE si se restringe el acceso a la tecnología o su desarrollo es lento	El equipo de Hangar 51 Ventures armoniza su investigación y su trabajo con la estrategia <i>Flightpath net zero</i>	Cambio climático y gestión de emisiones	Se evaluó el coste marginal de las distintas tecnologías de absorción de carbono y el papel que pueden desempeñar en el plan de transición climática de IAG	Aerolíneas e IAG Cargo
Acceso a SAF	Evolución de los precios unitarios de los SAF en los principales mercados	Formalizar acuerdos para la compra de SAF y participar en el capital de proyectos en fase inicial, cuando proceda	Cambio climático y gestión de emisiones	Se evaluó la oferta mundial de SAF, los mandatos de SAF y el volumen de SAF necesario para alcanzar el objetivo de SAF de IAG para 2030	Aerolíneas

Oportunidades e impactos financieros según la evaluación acorde con el TCFD

A continuación se detallan las oportunidades identificadas por la evaluación acorde con el TCFD del Grupo y su relación con los IRO identificados a través del análisis de doble materialidad de IAG.

Descripción de oportunidades según la página anterior	Posibles repercusiones financieras	Tema relacionado del análisis de doble materialidad	Resumen de la evaluación acorde con el TCFD	Principal actividad expuesta de las compañías operadoras del Grupo
Mercado				
Inversión estratégica en SAF	Asegurar las cantidades de SAF necesarias para cumplir las metas internas y regulatorias no solo reduce el impacto climático de IAG, sino que también ofrece una importante reducción potencial de los costes operativos anuales respecto de las obligaciones del mercado de carbono del Grupo	Cambio climático y gestión de emisiones	Se analizó el mercado para identificar incentivos de políticas favorables que permitan una transición verde, lo que ayudará a IAG a asegurarse el suministro de manera temprana y evitar la exposición a los precios del mercado	Aerolíneas
Incorporación de una flota nueva y más eficiente	Al introducir en su flota nuevas aeronaves que consumen menos combustible, las aerolíneas del Grupo pueden mitigar los costes de cumplimiento incurridos en los mercados de carbono, que regulan las emisiones de carbono de las rutas en las que opera	Cambio climático y gestión de emisiones	Se actualizaron los modelos internos de precios del carbono para evaluar la contribución de unas aeronaves nuevas y que consumen menos combustible a la consecución de las metas climáticas de IAG, y la reducción de los costes de explotación asociados	Aerolíneas
Tecnología				
Inversión en tecnologías con menos emisiones	La aplicación de nuevas tecnologías, como equipos de a bordo más ligeros o programas informáticos que permitan adaptar mejor los volúmenes de combustible a las necesidades del vuelo, brinda la oportunidad de aumentar el ahorro de combustible, lo que puede contribuir a reducir los costes operativos	Cambio climático y gestión de emisiones	Se analizó la contribución positiva de las nuevas tecnologías a las operaciones directas, reduciendo el consumo de combustible y la generación de residuos, por ejemplo en soluciones de almacenamiento de cargas como las correas y el diseño de palés. Se evaluó el impacto de la inversión en absorción de carbono para el desarrollo de la señal del mercado necesaria para el aumento de la oferta futura	Aerolíneas y negocio de fidelización
Programas estratégicos de inversión de capital riesgo e interacción con <i>start-ups</i>	En su búsqueda de las cero emisiones netas de carbono para 2050, IAG tiene una importante oportunidad financiera de invertir en soluciones innovadoras para reducir sus emisiones. Esto implica explorar asociaciones y tecnologías de vanguardia para acelerar el avance hacia esta meta	Cambio climático y gestión de emisiones	Se evaluó la contribución de las diferentes tecnologías a nuestras operaciones para conseguir nuestras metas climáticas. La colaboración de IAG con ZeroAvia para explorar la tecnología de las aeronaves que funcionan con hidrógeno es un buen ejemplo de este enfoque	Aerolíneas
Inversión en innovación de productos y transición a materiales sostenibles	Al desarrollar nuevos productos, como los centrados en la reducción de residuos a bordo, IAG puede aprovechar la creciente demanda de alternativas sostenibles por parte de los consumidores y reducir los costes de explotación a largo plazo	Gestión de residuos y economía circular	Se evaluó el impacto del apoyo a la investigación y el desarrollo de productos para la transición hacia cadenas de suministro más sostenibles	Todas las compañías operadoras

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

La política de sostenibilidad medioambiental recoge el compromiso de IAG de reconocer, gestionar y reducir nuestro impacto en el planeta. Para ello, entre otras cosas, desarrollamos nuestra actividad de forma responsable con el medioambiente y cumplimos los requisitos legales aplicables y otras obligaciones en la materia. Además, hemos incorporado la sostenibilidad a nuestra estrategia y decisiones empresariales, y mantenemos el compromiso de:

- Utilizar SAF y programas de compensación de carbono
- Interactuar periódicamente con los principales grupos de interés en lo que respecta a nuestros asuntos más materiales
- Minimizar los impactos medioambientales negativos a través del uso eficiente de los recursos y la energía, y reducir las emisiones, el ruido y los residuos siempre que resulte factible
- Implementar sistemas de gestión medioambiental armonizados con la norma ISO 14001 y procesos de gobierno medioambiental sólidos
- Supervisar, documentar y someter a verificación externa nuestros impactos materiales en materia medioambiental
- Garantizar la solidez y transparencia de nuestra presentación de información no financiera

- Velar por que nuestras posturas externas reflejen nuestros asuntos materiales y nuestras metas
- Tratar de garantizar que nuestra estrategia y objetivos en materia medioambiental estén armonizados con el conocimiento científico más avanzado de los impactos
- Crear conciencia acerca de nuestras actuaciones medioambientales entre nuestros principales grupos de interés
- Empezar actuaciones para impulsar el cambio y crear un sector aéreo más sostenible

Los plazos propuestos para la consecución de las metas climáticas del Grupo se recogen en nuestra política de sostenibilidad medioambiental y están armonizados con el plan de transición que se detalla en el presente Estado de sostenibilidad. La política de sostenibilidad medioambiental también establece marcos temporales detallados para las actuaciones destinadas a abordar los impactos de los residuos y el ruido derivados de nuestras operaciones.

IAG publica instrucciones para que sus compañías operadoras armonicen sus actuaciones con vistas al cumplimiento de nuestra estrategia de mitigación del cambio climático y de adaptación a este. El Director de sostenibilidad del Grupo es responsable de establecer esta estrategia, junto con la aprobación por parte del Director Financiero y de Sostenibilidad y del Consejero Delegado, y bajo la supervisión de la Comisión de Seguridad, Medioambiente y

Responsabilidad Corporativa (SECR) del Consejo de Administración. Los responsables de sostenibilidad de cada compañía operadora informan trimestralmente a IAG sobre los indicadores materiales utilizados para medir el progreso de IAG. Las instrucciones del Grupo incluyen orientaciones para la contabilidad de los costes de las medidas de sostenibilidad y su impacto en la consecución de los planes corporativos y sobre cómo interactuar con los proveedores en cuestiones de sostenibilidad (tal y como se detalla en el Código de conducta para terceros desde diciembre de 2024 y anteriormente en el Código de conducta para proveedores).

Con arreglo al Código de conducta de IAG, tanto IAG como sus compañías operadoras tienen el compromiso de notificar de inmediato cualquier situación que pueda suponer un riesgo para el medioambiente. Esto pone de manifiesto nuestro compromiso para garantizar la salud, protección y seguridad de nuestra plantilla, como de cumplir las leyes y los reglamentos aplicables en materia de medioambiente en todos los países en los que operamos con el fin de minimizar nuestro impacto medioambiental.

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

La política de sostenibilidad medioambiental de IAG establece nuestro enfoque de supervisión del cumplimiento de las políticas medioambientales y cómo abordamos los riesgos asociados y su gestión en todas las empresas del Grupo. Entre las actuaciones emprendidas con arreglo a esta política para hacer frente a los impactos del cambio climático se incluyen las siguientes:

- Nuestra Comisión de Auditoría y Cumplimiento supervisa la divulgación de información no financiera de IAG.
- Los riesgos para la sostenibilidad de la aviación se han identificado como un riesgo principal, y se evalúan y revisan en el marco de nuestros procesos de gestión de riesgos empresariales para todo el Grupo.
- El Código de conducta de IAG y el Código de conducta para terceros establecen nuestro compromiso de hacer negocios de forma ética, transparente e íntegra, así como de mantener los estándares de sostenibilidad. Queremos trabajar con proveedores que compartan nuestros valores y nuestra forma de trabajar. La formación obligatoria se utiliza para informar a los empleados. IAG ha incorporado al Grupo prácticas de gobierno específicas en materia de sostenibilidad:
 - Nuestro Consejo de Administración se encarga de supervisar y dirigir programas medioambientales a través de la SECR.
 - El Comité de Dirección de IAG es el principal foro para la revisión y el debate de estos programas, y para establecer la estrategia.
 - El IAG Sustainability Steering Group, compuesto por representantes de la alta dirección de todas las empresas, se encarga de supervisar la estrategia, las metas, las iniciativas y los programas de sostenibilidad.
- La estrategia de sostenibilidad de IAG establece las políticas y los objetivos, la estrategia, las metas, los parámetros de desempeño y nuestro enfoque para abordar la gestión de riesgos, el cumplimiento y la interacción con los grupos de interés.

De acuerdo con la clasificación de nuestro plan de transición y tal y como se detalla en nuestra estrategia *Flightpath net zero*, las actuaciones emprendidas para afrontar los impactos del cambio climático se centran en los ámbitos siguientes:

Aeronaves nuevas y eficiencia operativa

Aeronaves nuevas

IAG invertirá unos 12.600 millones de euros entre 2025 y 2029 en 171 aeronaves nuevas y eficientes. Estas aeronaves mejorarán la eficiencia en el uso de combustible de las operaciones de IAG en comparación con aquellas a las que sustituyan. IAG también promueve el desarrollo de nuevas tecnologías de aviación que incluye la inversión desde 2020 en ZeroAvia, un líder en el desarrollo de aeronaves propulsadas por hidrógeno y eléctricas.

Entre los ejemplos de reducción de las emisiones gracias a las nuevas aeronaves en 2024 se incluyen:

- En junio, Aer Lingus incorporó dos nuevas aeronaves Airbus A320neo a su flota para operar en rutas de corto radio. Estas aeronaves ahorran hasta un 20% de combustible más que las Airbus A320ceo a las que sustituyen.
- British Airways dio la bienvenida a seis aeronaves Airbus A320neo, dos A321neo y una aeronave A350-1000. Esta última

consume hasta un 35% menos de combustible que su predecesora, según datos del fabricante.

- En noviembre, Iberia se convirtió en la primera aerolínea en ofrecer vuelos comerciales con el nuevo modelo de Airbus A321XLR, una aeronave de pasillo único capaz de operar en rutas de largo radio. Según declaraciones de su fabricante, esto contribuirá a mejorar la intensidad de carbono de Iberia, que logrará consumir hasta un 30% menos de combustible por AKO ofertados en comparación con los modelos de cabina ancha que se utilizan actualmente.

También se implementarán eficiencias operativas en tierra mediante la actualización de los equipos de los vehículos de tierra.

- En el año 2024, British Airways renovó su equipo aeroportuario en Londres Heathrow para que más del 90% de sus vehículos y equipos de apoyo en tierra tengan bajas emisiones, utilizando motores híbridos o de aceite vegetal hidrotratado (HVO, por sus siglas en inglés).

Programa de eficiencia en el uso de combustible

Cada aerolínea del Grupo tiene un programa de eficiencia de combustible que se utiliza en la planificación de vuelos y permite a los pilotos aumentar el ahorro de combustible en nuestras rutas. Las medidas para mejorar la eficiencia operacional de nuestras aerolíneas incluyen el uso de un solo motor para el rodaje de aeronaves y retrasar el arranque de los motores para reducir las emisiones de carbono antes del despegue. IAG reúne a compañeros de sostenibilidad, expertos en gestión de combustible y pilotos en el grupo de trabajo de eficiencia de carbono para aprovechar este conocimiento y compartir las mejores prácticas para desarrollar iniciativas de eficiencia de combustible que contribuyan a nuestros objetivos de reducción de emisiones de carbono.

Aer Lingus organizó en 2024 una campaña de comunicación interna para promover el uso de procedimientos de vuelo y operativos más eficientes pensados para reducir el consumo de combustible (por ejemplo, el uso de un solo motor para las maniobras en tierra por parte de los pilotos o unos planes de vuelo más eficientes). Aer Lingus también participó en el Día Internacional del Aire Limpio por un Cielo Azul, el 6 de septiembre, operando una serie de vuelos con un A320neo en el marco de algunas iniciativas clave de ahorro de combustible con vistas a demostrar su potencial si se aplican colectivamente.

Combustibles sostenibles de aviación (SAF)

SAF es el principal término que utiliza la industria de la aviación para describir un combustible de aviación no convencional (no derivado de fósiles). SAF es el término preferido por la IATA para este tipo de combustible, aunque, en general, también se pueden utilizar otros términos como combustible alternativo sostenible, combustible de aviación alternativo sostenible, combustible de aviación renovable o biojet.

Por "biocombustibles" se entiende generalmente los combustibles producidos a partir de recursos biológicos (materia vegetal o animal). Sin embargo, la tecnología actual permite producir combustible a partir de otras fuentes alternativas, incluidos recursos no biológicos; por consiguiente, se utiliza el término genérico de SAF.

Las características químicas y físicas de los SAF son prácticamente idénticas a las de los combustibles de aviación convencionales, se pueden mezclar de forma segura con estos últimos en proporciones variables utilizando la misma infraestructura de suministro y no requieren ninguna adaptación de las aeronaves ni de los motores. Los combustibles con estas propiedades se denominan "drop-in" (es decir, combustibles que se pueden incorporar automáticamente a los sistemas de repostaje existentes de los aeropuertos). Esta definición está disponible en el sitio web de la IATA.

Las materias primas de estos combustibles, actualmente materiales de desecho como el aceite de cocina usado, absorben CO₂ en su ciclo de crecimiento y luego este carbono se recicla en combustible y se emite durante el vuelo. El SAF genera niveles similares de dióxido de carbono que los combustibles de aviación convencionales durante la fase de combustión, pero el dióxido de carbono generado ya forma parte del ciclo del carbono y no se extrae del suelo específicamente para fabricar combustible de aviación. Esto quiere decir que el uso de SAF da como resultado una reducción de las emisiones de carbono a lo largo del ciclo de vida del combustible en comparación con el combustible para aviones convencional.

Actualmente existen ocho vías certificadas para fabricar SAF basadas en el uso de tecnologías y materias primas específicas. Estos procesos están certificados conforme a normas internacionales que garantizan la seguridad de uso de los combustibles.

IAG requiere de que el SAF adquirido cumple estrictos sistemas de certificación de sostenibilidad.

Las reducciones de emisiones derivadas del uso de SAF se miden como la reducción de las emisiones de carbono desde el punto de vista del ciclo de vida de los gases de efecto invernadero, por lo general, en un 80% o más en comparación con los combustibles fósiles de aviación a los que sustituye. Los SAF también contienen menos impurezas (como azufre), lo que permite una reducción de las emisiones de dióxido de azufre y partículas en suspensión aún mayor que la de los combustibles de origen fósil.

Apoyo a los procesos de producción avanzados de SAF

IAG sigue invirtiendo directamente en nuevas e innovadoras capacidades de producción de SAF, lo que propicia un mayor desarrollo de este mercado. Estas inversiones suelen ir acompañadas de acuerdos de compra de SAF, que son fundamentales para la viabilidad financiera de su nueva capacidad de producción. A 31 de diciembre de 2024, el gasto total de IAG para la compra de SAF (incluidos compromisos a futuro) superó los 3.500 millones de dólares estadounidenses.

IAG trabaja con desarrolladores de tecnología para establecer un abanico de opciones de suministro de SAF, incluidos los proyectos

que se indican en esta sección. Aspiramos a ser líderes en el apoyo a las vías de producción de SAF desarrolladas con el fin de lograr las mayores reducciones de emisiones del ciclo de vida y acelerar nuestros esfuerzos de reducción de emisiones de carbono.

En febrero de 2024, IAG firmó el mayor acuerdo de compra de SAF con Twelve, un proyecto de SAF con sede en Washington (EE. UU.) que produce e-SAF producido a partir de CO₂, agua y energía renovable. Según los términos del contrato de 14 años, Twelve suministrará a IAG 260 millones de galones (785.000 toneladas) de e-SAF, y se espera que las primeras entregas se realicen a partir de 2025. En noviembre, IAG anunció un acuerdo de compra de Infinium, que también suministrará e-SAF a partir de 2026, en virtud de un acuerdo de 10 años.

Estos acuerdos de compra aumentaron el volumen total de SAF contratado por IAG hasta superar un tercio del volumen requerido para cumplir con nuestro objetivo a 2030, de un 10% de SAF. En cuanto al SAF que se produce a través de otras tecnologías, el Grupo también trabaja para apoyar proyectos que absorban el carbono o lo capturen y almacenen.

Alianzas clave sobre SAF

Fabricante	Lugar de producción	Año previsto del suministro	Tecnología
BP	Europa; China	Suministrando desde 2021	Hidroprocesado de ésteres y ácidos grasos (HEFA)
Neste	Finlandia; Singapur	Suministrando desde 2021	HEFA
Phillips 66	Humber, Reino Unido	Suministrando desde 2022	HEFA
Repsol	Cartagena, España	Suministrando desde 2022	HEFA
Moeve (antigua Cepsa)	Huelva, España	Suministrando desde 2023	HEFA
EcoCeres	Shanghái, China	Suministrando desde 2024	HEFA
ST1	Gotemburgo, Suecia	Suministrando desde 2024	HEFA
LanzaJet	Georgia, EE.UU.	2025	Alcohol-to-jet
Twelve	Washington, EE. UU.	2025	Power-to-liquid
Aemetis	California, EE.UU.	2026	HEFA
Infinium	Texas, EE. UU.	2026	Power-to-liquid
Wastefront	Sunderland, Reino Unido	2027	Aceite de pirólisis de neumáticos
Gevo	Dakota del Sur, EE.UU.	2028	Alcohol-to-jet
LanzaJet	Teeside, Reino Unido	2028	Alcohol-to-jet
Nova Pangaea	Teeside, Reino Unido Immingham, Reino Unido	2028	Bioetanol avanzado
Velocys	Immingham, Reino Unido; Misisipi, EE. UU.	2029	Fischer-Tropsch

Papel del SAF en el plan de transición de IAG

El SAF es una parte importante de para alcanzar el objetivo de IAG de las cero emisiones netas para 2050. En 2021, el Grupo se fijó el objetivo de utilizar un 10% de SAF para el año 2030, condicionado a un apoyo de las políticas públicas acorde. IAG prevé utilizar SAF para un 70% del combustible total en 2050, lo que contribuirá a una reducción del 40% de las emisiones del ciclo de vida de CO₂ en ese mismo año.

Cumpliendo nuestro compromiso

En 2024, las aerolíneas del Grupo utilizaron más de 162.000 toneladas de SAF, lo que supone un aumento del 203% con respecto a 2023 y es uno de los volúmenes más elevados a escala mundial. Esto ha evitado la emisión de unas 469.000 toneladas de CO₂ desde el punto de vista del análisis de ciclo de vida, lo que representa el 1,9% del combustible total de IAG.

Gobierno de SAF en IAG

En 2023, IAG creó un SAF Management Group, integrado por representantes del área de sostenibilidad, del equipo financiero y de cada compañía operadora de IAG. El SAF Management Group se reúne mensualmente y depende jerárquicamente del SAF Steering Group. Para obtener más información, véase la sección "NEIS 2 Información general" de este Estado de sostenibilidad.

Apoyo a la reducción de emisiones de nuestros clientes

Para fomentar el aumento de la producción de SAF en todo el mundo, IAG ofrece a los clientes corporativos la oportunidad de contribuir a los costes de SAF para apoyar sus propias reducciones de emisiones de alcance 3. Gracias a estas contribuciones, en 2024, IAG anunció el acuerdo de alcance 3 más grande hasta la fecha (47.700 toneladas de

SAF para DHL), que nos permitirá continuar aumentando nuestro consumo de SAF.

Captura de carbono

IAG apoya la inclusión de la captura de carbono en las palancas de descarbonización de la industria y en las evaluaciones externas de apoyo al objetivo de aumento de la temperatura media global de 1,5 °C.

Las aerolíneas del Grupo ofrecen a sus clientes la posibilidad de contribuir económicamente a proyectos de captura de carbono que IAG apoya. Hasta la fecha, los clientes de British Airways han apoyado proyectos de captura como la restauración de manglares en Pakistán y un proyecto de biocarbón en Oregón (Estados Unidos).

De aquí a 2050, IAG utilizará solo la captura de carbono para mitigar las emisiones residuales de sus operaciones y su cadena de suministro. IAG continúa animando a sus proveedores a reducir sus emisiones y a transicionar desde las compensaciones de emisiones a las tecnologías de absorción de carbono, introduciendo su cláusula de sostenibilidad en todos los contratos con proveedores, incluidas las renovaciones o modificaciones de contratos en todo el Grupo.

Según la hoja de ruta más actualizada, el Grupo espera utilizar aproximadamente 100 millones de toneladas de captura de carbono entre 2022 y 2050 para mitigar las emisiones de alcance 1 y podría llegar a capturar 2 millones de toneladas cada año en 2030, siempre que se dicten normas de verificación y calidad acordadas a escala global para las absorciones de carbono y se

cuente con un apoyo adecuado de las políticas públicas, como la inclusión en los RCDE.

Reducciones de emisiones de carbono de la cadena de suministro

IAG está implementando un programa de trabajo diseñado para promover la reducción de emisiones de carbono de sus proveedores y su cadena de valor, lo que implica mejorar la calidad de los informes sobre emisiones y trabajar en colaboración con los proveedores para poder reducirlas.

IAG GBS lidera nuestra interacción con nuestra cadena de suministro y está integrando los aspectos de sostenibilidad en el funcionamiento diario de la organización, como la fijación de objetivos de sostenibilidad en los objetivos de rendimiento de todos los empleados de IAG GBS. El equipo de Sostenibilidad, a través de su programa "Lunch and Learn", también ha organizado cuatro sesiones informativas durante 2024, en las que se abordó la gestión de la cadena de suministro, la economía circular, los SAF y trabajar para crear una cadena de suministro con cero emisiones netas.

Para mejorar la calidad de los informes sobre emisiones en nuestra cadena de valor, el Grupo ha desarrollado un parámetro integral de las emisiones de alcance 3 en colaboración con Watershed para todas las categorías de emisiones de alcance 3 aplicables. Para obtener más información, consulte la sección "E1-6 - Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales" del presente Estado de sostenibilidad.

IAG GBS también puso en marcha su Programa de Interacción con los Proveedores en 2024, mediante el que se insta a los proveedores a dar a conocer sus compromisos de sostenibilidad y esfuerzos de reducción de emisiones de carbono, con el fin de identificar las mejores prácticas y potenciales colaboraciones para alcanzar metas comunes. En el marco del programa, IAG GBS interactuó con los proveedores de las siguientes categorías de compras: asientos y motores de aeronaves y catering.

IAG sigue colaborando con EcoVadis para animar a los proveedores del Grupo a mejorar su desempeño en materia de sostenibilidad y progresar hacia la reducción de las emisiones de todos los bienes y servicios prestados a IAG.



Caso práctico: Recaro

Los miembros del equipo de IAG GBS de las funciones de sostenibilidad y compra, junto con British Airways, dieron inicio al programa de compromiso con proveedores 2024 de IAG con Recaro. En el marco del programa de sostenibilidad de la cadena de suministro de IAG, IAG GBS trabaja para fortalecer la relación con nuestros proveedores al compartir compromisos climáticos y mejores prácticas. Durante un taller, los miembros de Recaro mostraron sus nuevos asientos conceptuales de clase económica "R Sphere" y otras iniciativas de economía circular.

Este compromiso brinda a IAG la oportunidad de explorar la reducción de emisiones de carbono en todas sus operaciones aeronáuticas a través de la reducción de peso en cada asiento de la aeronave. También apoya las iniciativas de economía circular del Grupo, al utilizar soluciones de materiales reciclables a lo largo del ciclo de vida de los asientos, desde su producción hasta el final de su vida útil.

Parámetros y metas

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

El plan de transición de IAG se centra en reducir el ciclo de vida del CO₂ procedente del uso de combustible de aviación, ya que representa más del 99% de las emisiones de alcance 1. El Grupo mide toda su huella de carbono y realiza un seguimiento trimestral de múltiples parámetros para garantizar los avances en la reducción de emisiones. Las metas que se indican a continuación se establecen para mitigar los impactos materiales de IAG identificados por el análisis de doble materialidad de 2024.

Metas de reducción de las emisiones en términos absolutos

IAG tiene una meta de reducción del 20% para sus emisiones netas de alcance 1 para 2030, comparado con los niveles de 2019, y trabaja para alcanzar las cero emisiones netas para 2050. Entre las emisiones directas asociadas a las operaciones directas de IAG se incluyen las emisiones derivadas del uso de combustible de aviación, diésel, gasolina, gas natural y halón. Las fuentes de estas emisiones son los motores de las aeronaves, calderas, unidades auxiliares de potencia de aeronaves y motores de vehículos terrestres. La meta de IAG de reducir las emisiones de alcance 1 incluye las reducciones asociadas al uso de SAF en su cálculo de emisiones brutas. El objetivo de reducción de emisiones netas de alcance 1 de IAG equivale a 21,6 millones de tCO₂e para 2030, o 24,8 millones de tCO₂e equivalente a emisiones brutas de alcance 1.

Las emisiones indirectas asociadas con el uso de electricidad en instalaciones en tierra como oficinas, salas, centros de datos y hangares representan menos del 1% de las emisiones totales de IAG y, por consiguiente, IAG no establece una meta a corto plazo para la reducción de estas emisiones. IAG supervisa el uso de la electricidad de fuentes renovables en sus operaciones, y mantenemos el compromiso de alcanzar las cero emisiones netas de alcance 2 para 2050.

En 2021, IAG se convirtió en el primer grupo de aerolíneas del mundo en establecer la meta de cero emisiones netas de alcance 3 para 2050. Esto se complementó con una meta de reducción del 20% de las emisiones netas de alcance 3 para 2030, en comparación con el nivel de referencia de 2019. Estas metas se alcanzarán en colaboración con los proveedores y otros grupos de interés, supervisando el desempeño de los proveedores en materia de sostenibilidad, interactuando con ellos por lo que respecta a sus planes de sostenibilidad, integrando requisitos climáticos en las cláusulas contractuales de los proveedores y en las especificaciones de los productos, y contabilizando el cumplimiento de las metas existentes de los proveedores.

Metas de reducción de la intensidad de carbono

IAG tiene la meta de reducir la intensidad de carbono de sus operaciones en un 12% respecto de su nivel de referencia de 2019, hasta 80,0 g de CO₂/pkm para 2025. Este objetivo se alcanzó en 2024 (puede encontrar más información en la sección E1-6). Para 2030, pretende lograr una reducción del 27% de la intensidad de carbono bruta y aumentar esta cifra hasta el 39% y el 83% para 2035 y 2050, respectivamente.

Los gramos de CO₂ por pasajero-kilómetro (gCO₂/pkm) es una medida sectorial estándar para la eficiencia en el uso de combustible de vuelo. Se calcula dividiendo el consumo total de combustible de aviación por el total de pasajeros-km, suponiendo que una tonelada-km de carga equivale a 10 pasajeros-km, y multiplicando este valor por un factor de conversión de 3,15. Este cálculo excluye el combustible de aviación utilizado por las franquicias, la carga transportada en otras aerolíneas y las pruebas de motores. También excluye a los pasajeros que no se presentan al embarque, de acuerdo con las directrices del sector.

Otras metas relacionadas con la mitigación y adaptación al cambio climático

El SAF forma parte del plan de transición de IAG para reducir las emisiones de carbono desde el punto de vista del ciclo de vida de los gases de efecto invernadero, por lo general, en un 80% o más en comparación con los combustibles fósiles de aviación a los que sustituye.

En 2021, IAG se comprometió a usar, de media, un 10% de SAF en toda su flota para 2030, condicionado al respaldo adecuado de las políticas públicas y a la oferta del mercado. De aquí a 2050, prevé utilizar SAF para un 70% del combustible total.

IAG también se compromete a apoyar una variedad de soluciones innovadoras de absorción de carbono y está considerando proyectos que estén inmediatamente disponibles y verificados de forma independiente en la actualidad, así como soluciones tecnológicas más innovadoras. De aquí a 2050, IAG utilizará solo absorciones de carbono para mitigar las emisiones residuales de sus operaciones.

E1-3 Objetivos en materia de mitigación y adaptación climática

Año de referencia (2019)	Objetivo 2025	Objetivo 2030	Objetivo 2050
Emisiones GEI brutas de alcance 1 (tCO ₂ e)	N/A	Reducción del 20% de las emisiones netas de alcance 1, hasta 21,6 millones de toneladas. Esto equivale a una reducción de emisiones brutas de 24,8 millones de toneladas	Cero emisiones netas de alcance 1, 2 y 3 en todas nuestras operaciones y cadena de suministro. Absorción de carbono para cualquier emisión residual. Esto equivale a una reducción de las emisiones brutas de 8,4 millones de toneladas
Emisiones GEI brutas de alcance 3 (tCO ₂ e)	N/A	Reducción del 20% de las emisiones netas de alcance 3, hasta 8,7 millones de toneladas	Reducción del 83% de la intensidad de emisiones de carbono
Eficiencia energética y reducción del consumo (intensidad de carbono en vuelos, incluyendo la reducción de CO ₂ por SAF)	Reducción del 12% de la intensidad de emisiones de carbono, hasta 80 gCO ₂ /pkm	Reducción del 27% de la intensidad de emisiones de carbono hasta los 70gCO ₂ /pkm	
Sustitución de combustibles (consumo de combustible SAF)	N/A	10% de uso de SAF para 2030	N/A
Electrificación	No material	No material	No material
Uso de energía renovable	No material	No material	No material
Eliminación gradual, sustitución o modificación del producto	No material	No material	No material
Eliminación gradual, sustitución o modificación del proceso	No material	No material	No material
Otros	Estrategia "5 para 2025" en materia de reducción y reciclaje de residuos	N/A	N/A

E1-5 - Consumo y combinación energética

El mayor consumo de energía de IAG corresponde al uso de combustible de aviación, que representa más del 99% de las emisiones de alcance 1. Consulte E1-6 Emisiones brutas de alcance 1, 2 y 3 y total emisiones GEI respecto a la intensidad de emisiones por ingreso neto.

Consumo y combinación energética	Unidad	% variación respecto del año anterior	2024	
Consumo de energía de fuentes no renovables				
1) Consumo de combustible procedente del carbón y de sus derivados	MWh	- %		-
2) Consumo de combustible procedente del petróleo crudo y de productos petrolíferos	MWh	11 %		109,91
del cual procede de combustible de aviación	MWh	11 %		109,72
del cual procede de gasóleo para generadores	MWh	7 %		-
del cual procede de gasóleo para vehículos aeroportuarios (gasóleo B)	MWh	(16)%		0,04
del cual procede de diésel para generadores	MWh	(78)%		-
del cual procede de diésel para vehículos (gasóleo A)	MWh	(42)%		0,14
del cual es gasolina	MWh	84 %		0,01
3) Consumo de combustible procedente del gas natural	MWh	7 %		0,12
4) Consumo de combustible procedente de otras fuentes fósiles	MWh	- %		-
5) Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos procedentes de fuentes fósiles	MWh	39 %		0,05
6) Consumo total de energía fósil (calculado como la suma de las líneas 1 a 5)	MWh	11 %		110,08
Proporción de fuentes fósiles en el consumo total de energía	%	11 %		97,95 %
7) Consumo de combustible procedente de fuentes nucleares	MWh	- %		-
Proporción del consumo total que proviene de fuentes nucleares	%	- %		- %
Consumo de energía de fuentes renovables				
8) Consumo de combustible de fuentes renovables, incluyendo la biomasa (que incluye también los residuos industriales y municipales de origen biológico, el biogás, el hidrógeno renovable, etc.)	MWh	205 %		2,13
del cual procede de SAF	MWh	200 %		2,08
9) Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos procedentes de fuentes renovables	MWh	(6)%		0,17
10) Consumo de energía renovable autogenerada que no se utilice como combustible	MWh	- %		- %
11) Consumo total de renovables (calculado como la suma de las líneas 8 a 10)	MWh	161 %		2,30
Proporción de fuentes renovables en el consumo total de energía (alcance 1 y 2)	%	1 %		2,05 %
Proporción de fuentes renovables en el consumo total de electricidad (alcance 2)	%	(6)%		75 %
Consumo total de energía (calculado como la suma de las líneas 6, 7 y 11)	MWh	12 %		112,38
Intensidad energética por ingreso neto				
Intensidad energética por ingreso neto	Unidad	% variación respecto del año anterior	2024	2023
Total de energía consumida en sectores del alto impacto climático por ingreso neto de actividades de sectores de alto impacto climático	MWh/€	3 %	0,0035	0,0034

EI-6 - Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales

El alcance de las actividades y emisiones reportadas es consistente con años anteriores. Las emisiones se calculan multiplicando el uso de combustible y energía por los factores de conversión apropiados con arreglo al cuarto informe de evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés). En todo el Grupo se aplican los factores de conversión del Gobierno británico para 2024, ya que se consideran los más completos disponibles y son adecuados para organizaciones internacionales reportando operaciones en Reino Unido, en concordancia con la definición de los factores DEFRA. En el caso de las emisiones de alcance 2, solo se ha utilizado un factor basado en el mercado para localizaciones españolas debido a la disponibilidad de datos fiables y otros factores, como los factores de emisión de la Agencia Internacional de la Energía, se utilizan en casos específicos.

	Unidad	2024	2023	2019	% variación respecto al periodo anterior	% variación respecto a 2019
Emisiones de GEI de alcance 1						
Consumo de combustible para aeronaves	MT combustible	8,5	8,1	9,7	5 %	(11)%
*Consumo de SAF	KT combustible	162,2	53,6	-	203 %	- %
*Emisiones de GEI brutas de alcance 1	millones tCO ₂ e	27,2	25,9	30,5	5 %	(11)%
Reducción de emisiones por el consumo de SAF	kt CO ₂	469,3	158,1	-	197 %	- %
Intensidad de carbono de los vuelos (excluidas las reducciones de CO ₂ del SAF) ¹	gCO ₂ /pkm	79,4	81,0	89,8	(2)%	(12)%
*Intensidad de carbono de los vuelos (incluidas las reducciones de CO ₂ del SAF) ²	gCO ₂ /pkm	78,1	80,5	89,8	(3)%	(13)%
Iniciativas para la reducción de emisiones (volumen de emisiones reducidas)	kt CO ₂ e	114,2	86,8	77,4	32 %	48 %
CO ₂ por tonelada kilómetro	gCO ₂ e/RTK	781	805	898	(3)%	(13)%
Reducciones netas de emisiones de alcance 1						
Porcentaje de emisiones de GEI de alcance 1 procedentes de regímenes regulados de comercio de derechos de emisión	%	81 %	86 %	77 %	(6)%	5 %
RCDE (incluyendo la corrección de datos de 2023)	millones tCO ₂ e	3,2	3,0	3,2	7 %	- %
CORSIA (en octubre de 2025 se publicarán los datos de 2024) ³	tCO ₂ e	-	-	n/a	- %	n/a
Compensaciones de emisiones voluntarias (excluidas las contribuciones de los clientes)	kt CO ₂ e	21,5	246,0	n/a	(91)%	n/a
Emisiones de GEI netas de alcance 1 (incluyendo la corrección de datos de 2023)	millones tCO ₂ e	24,1	22,7	26,9	6 %	(11)%
Otras emisiones de operaciones de alcance 1						
Metano (CH ₄)	kt CH ₄	19,2	18,0	18,5	7 %	3 %
Óxidos nitrosos	kt NO ₂	230,9	216,5	288,1	7 %	(20)%
Emisiones de GEI de alcance 2						
Emisiones de GEI brutas de alcance 2 basadas en la ubicación	kt CO ₂ e	53,4	54,7	74,5	(2)%	(28)%
Emisiones de GEI brutas de alcance 2 basadas en el mercado	kt CO ₂ e	12,7	12,3	21,3	3 %	(40)%
Intensidad de carbono de alcance 2	gCO ₂ /MwH	0,2	0,2	0,2	(10)%	(30)%
Emisiones de GEI de alcance 3 (los datos de emisiones de años anteriores que aparecen a continuación se han reformulado de acuerdo con las metodologías actualizadas. Consulte más detalles en esta sección)						
*Emisiones de GEI indirectas brutas totales (alcance 3)	millones tCO ₂ e	12,0	11,2	10,9	7 %	10 %
(de los cuales son CO ₂ e biogénico basado en el mercado)	tCO ₂ e	3.466	317	462	n/a	n/a
Categoría 1: Bienes y servicios comprados	millones tCO ₂ e	3,09	3,01	2,68	3 %	16 %
Categoría 2: Bienes de capital	tCO ₂ e	151.506	278.945	359.204	(46)%	(58)%
Categoría 3: Producción relacionada con combustibles y con la energía	millones tCO ₂ e	5,8	5,4	6,3	7 %	(7)%
Categoría 4: Transporte y distribución en fases anteriores	tCO ₂ e	343.377	315.041	325.867	9 %	5 %
Categoría 5: Residuos generados en las operaciones	tCO ₂ e	17.716	14.941	16.466	19 %	8 %
Categoría 6: Viajes de negocios	tCO ₂ e	10.490	9.016	25.052	16 %	(58)%
Categoría 7: Desplazamientos de los empleados	tCO ₂ e	90.374	52.970	50.631	71 %	78 %
Categoría 8: Activos arrendados en fases anteriores	tCO ₂ e	-	-	-	- %	- %
Categoría 9: Transporte y distribución en fases posteriores	tCO ₂ e	150	124	-	21 %	- %
Categoría 10: Transformación de productos vendidos	tCO ₂ e	-	-	-	- %	- %
Categoría 11: Utilización de productos vendidos	millones tCO ₂ e	1,2	1,0	0,3	30 %	313 %
Categoría 12: Tratamiento final de vida de los productos vendidos	tCO ₂ e	6	15	-	(59)%	- %
Categoría 13: Activos arrendados en fases posteriores	tCO ₂ e	8.845	10.577	-	(16)%	- %
Categoría 14: Franquicias	tCO ₂ e	613.482	548.562	839.512	12 %	(27)%
Categoría 15: Inversiones	tCO ₂ e	587.581	583.016	16.704	1 %	3418 %
*Emisiones TOTALES (alcance 1, alcance 2 basadas en la ubicación y alcance 3)	millones tCO ₂ e	39,3	37,1	41,4	6 %	(5)%
Emisiones TOTALES (alcance 1, alcance 2 basadas en el mercado y alcance 3)	millones tCO ₂ e	39,2	37,1	41,4	6 %	(5)%

*Métricas con un objetivo asociado: consulte EI-4 Objetivos relacionados con la mitigación y adaptación al cambio climático" para obtener más detalles

1 Reportado a efectos de informes corporativos de terceros. Esta cifra de intensidad de carbono se calcula sin las reducciones de emisiones derivadas del uso de SAF.

- 2 El cálculo de la intensidad de carbono utilizado para calcular el incentivo de gestión de IAG incluye las reducciones de emisiones de CO₂ logradas gracias al SAF. Las reducciones de SAF se calculan utilizando los valores reales de intensidad de carbono del análisis del ciclo de vida (ACV) para el SAF utilizado por las aerolíneas del Grupo y restando las reducciones de emisiones logradas de nuestra huella total de CO₂ de alcance 1.
- 3 Las emisiones cubiertas por el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) están incluidas en nuestras métricas de reducción de emisiones netas, lo que refleja las obligaciones previstas por encima de la línea base de CORSIA que surjan durante la primera fase (que abarca las emisiones de 2024-2026) del plan. Los detalles de nuestras emisiones netas en el marco de CORSIA para 2024 se confirmarán en 2025, tras el cálculo del "Factor de crecimiento sectorial" de CORSIA por parte de la OACI.

Emisiones brutas por país de actividad

La siguiente tabla muestra las emisiones de GEI de 2024 agregadas por el país principal de nuestras operaciones. Las aerolíneas del Grupo se asignan al país de operaciones del *hub*.

Ubicación	Unidad	Alcance 1	Alcance 2 basado en la localización
Irlanda	miles de tCO ₂ e	2.342	2,6
España	miles de tCO ₂ e	9.407	16,8
Reino Unido	miles de tCO ₂ e	15.500	25,9
Otros	miles de tCO ₂ e	n/a	9,1

Emisiones de alcance 3

En 2024, IAG ha evaluado las 15 categorías de emisiones de alcance 3 que se definen en el Protocolo de Gases de Efecto Invernadero (GEI).

El Grupo tiene 17.500 proveedores y el alcance de los cálculos de las emisiones dentro de estas categorías se basa en categorías materiales de gasto: las dos categorías más materiales son el combustible de aviación y los bienes y servicios adquiridos, incluidos en las categorías 3 y 1 respectivamente.

IAG sigue mejorando los cálculos del alcance 3 basándose en los datos y supuestos más recientes. En 2023, IAG GBS se asoció por primera vez con Watershed, que ofrece una plataforma de sostenibilidad para mejorar la divulgación de las emisiones de IAG de alcance 3, categoría 1 (bienes y servicios adquiridos). En la categoría de alcance 3.1, las emisiones se determinaban anteriormente basándose únicamente en el uso de agua. Esto se sustituyó por un enfoque basado en el gasto y un análisis detallado de las emisiones de la cadena de suministro de IAG, aprovechando los datos de los informes sobre sostenibilidad elaborados por los proveedores y los datos de referencia para sectores específicos en los que los datos específicos de los proveedores no estaban disponibles.

IAG ha informado previamente sobre 12 de las 15 categorías relevantes de emisiones de alcance 3 y ha aplicado factores de conversión normalizados para los casos en los que los datos de los proveedores no están disponibles. Tras un trabajo adicional con Watershed en 2024, las 15 categorías de emisiones de alcance 3 aplicables se reflejan ahora en la medición del alcance 3.

En 2024 se introdujeron mejoras en la metodología utilizada para la presentación de información sobre emisiones de las siguientes categorías:

- Las emisiones del alcance 3.2 (bienes de capital) incluían anteriormente la fabricación y desguace de aeronaves, pero el desguace de aeronaves se ha reclasificado ahora en el alcance 3.5 (residuos generados en las operaciones), teniendo en cuenta el peso, el material y método de desguace de la aeronave.

- Las emisiones de alcance 3.4 (transporte y distribución en fases anteriores), que anteriormente se incluían en el alcance 3.9 (transporte y distribución en fases posteriores), se han reclasificado en el alcance 3.4, ya que el Grupo contrata estos servicios. Además, las emisiones de IAG Cargo procedentes de transportistas ajenos a IAG se incluyen en esta categoría.
- La metodología para determinar las emisiones asociadas al uso de aeronaves vendidas en el marco del alcance 3.11 (uso de productos vendidos) se ajusta al Protocolo de GEI para aquellas aeronaves vendidas a otra aerolínea o fletador durante el año natural. Se incluirán las emisiones futuras de la aeronave, en función de su vida media prevista. Además, el tratamiento al final de la vida útil de esas aeronaves vendidas se considera ahora en el alcance 3.12 (tratamiento de final de vida de los productos vendidos).
- El alcance 3.15 (inversiones) se convirtió en una categoría de alcance 3 relevante para el Grupo, que se refleja conjuntamente con las asociadas, *joint ventures* y otras inversiones de capital de IAG.

Se sigue trabajando para mejorar la calidad de los cálculos de las emisiones de alcance 3 de la cadena de suministro de IAG, teniendo en cuenta también los diferentes ciclos de reporte que puedan tener nuestros proveedores y las empresas en las que invertimos. En virtud del Código de conducta de terceros, se insta a los proveedores a proporcionar a IAG información de calidad sobre las emisiones.

Los factores de conversión normalizados se utilizan cuando no se dispone de datos de los proveedores y, a medida que se disponga de más datos, algunos valores podrán rectificarse. Cualquier rectificación significativa se facilitará en informes futuros con las correspondientes explicaciones.

Intensidad de emisiones por ingresos netos

La intensidad energética se calcula dividiendo los ingresos totales del Grupo por la suma de las emisiones de alcance 1 y las emisiones de alcance 2 basadas en la ubicación.

GEI por ingresos netos	2024	2023	% variación respecto del año anterior
Ingresos totales (de acuerdo con los estados financieros)	32.100 millones €	29.453 millones €	9 %
Emisiones de GEI totales (basadas en la ubicación) por ingresos netos (tCO ₂ e/€)	0,00084	0,00087	(4)%
Emisiones de GEI totales (basadas en el mercado) por ingresos netos (tCO ₂ e/€)	0,00084	0,00087	(4)%

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

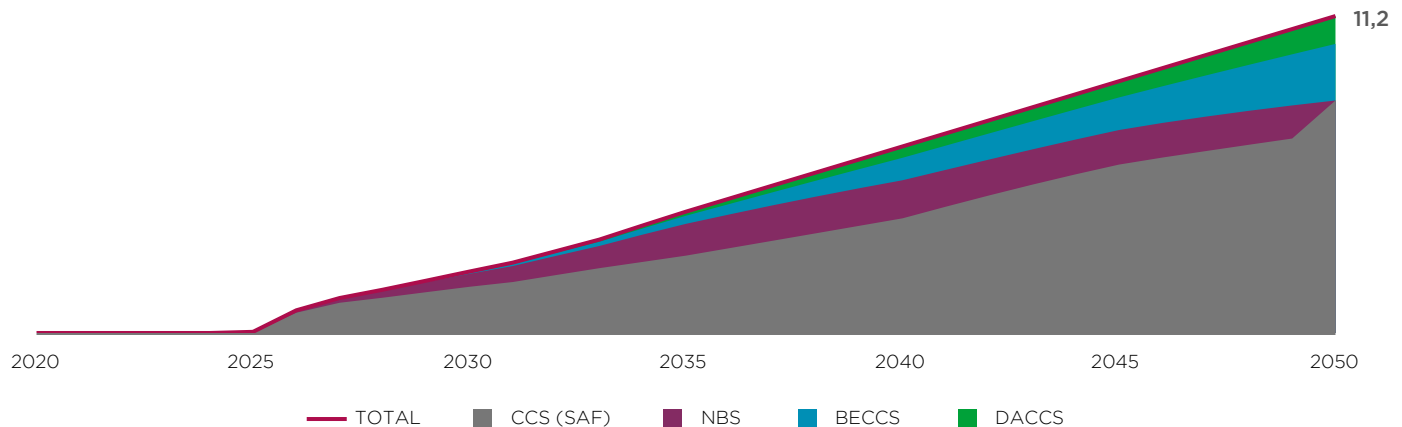
Las soluciones de captura de carbono extraen el CO₂ que ya se encuentra en la atmósfera y lo almacenan de forma biológica o geológica. Estos son algunos ejemplos:

- Soluciones basadas en la naturaleza (NBS, por sus siglas en inglés): incluyen la creación de nuevos bosques y turberas;
- Captura y almacenamiento de carbono bioenergético (BECCS, por sus siglas en inglés): captura de carbono biogénico de las instalaciones industriales y su almacenamiento, por ejemplo, en acuíferos subterráneos;
- Captura de carbono y almacenamiento (CCS, por sus siglas en inglés) con producción de SAF: como en el caso anterior e incluyendo el uso de subproductos que puedan absorber CO₂; y
- Captura directa del aire (DAC, por sus siglas en inglés): se absorbe CO₂ directamente del aire mediante un catalizador.

IAG considera que los proyectos para evitar las emisiones de carbono son una solución transitoria clave en el camino hacia la plena utilización de las tecnologías de captura de carbono.

Captura de carbono dentro de nuestra hoja de ruta para 2050

Hoja de ruta de captura de carbono de IAG millones de toneladas de CO₂ (MT)



IAG prevé usar la captura de carbono para cumplir una parte cada vez mayor de sus obligaciones CORSIA entre 2025 y 2035, siempre que existan políticas públicas apropiadas, y aboga por unas orientaciones más exhaustivas sobre cómo realizar la transición a la absorción, como las que ofrecen los Principios de Compensación de Oxford basados en la ciencia.

Divulgación de información sobre el uso de criterios de calidad para los créditos de carbono

	2024	% variación respecto del año anterior
Créditos de carbono cancelados en el año de referencia		
Total (tCO ₂ e)	120.000	(44)%
Proporción de proyectos de captura (%)	42 %	64 %
Proporción de proyectos de reducción (%)	58 %	(22)%
Verified Carbon Standard (VCS) (%)	100 %	- %
Proporción de proyectos dentro de la UE (%)	- %	- %
Proporción de créditos de carbono que pueden considerarse ajustes correspondientes (%)	58 %	- %
Créditos de carbono que se prevé cancelar en el futuro		71.552 en 2123
Total (tCO₂e)		
(suma del total de créditos de carbono cancelados en el año de reporte y créditos de carbono que se planea cancelar a futuro)		191.522

Financiación de proyectos con créditos de carbono

IAG mantiene el compromiso de apoyar una variedad de soluciones innovadoras de captura de carbono y está considerando proyectos que estén inmediatamente disponibles y verificados de forma independiente en la actualidad, así como soluciones tecnológicas más innovadoras.

Nuestra inversión en tecnologías de captura de emisiones de gases de efecto invernadero (GGR, por sus siglas en inglés) consiste en una combinación de adquisiciones de entrega anticipada y apoyo financiero a proyectos, lo que facilita la ampliación de las tecnologías de GGR junto con el correspondiente apoyo gubernamental.

Cuando IAG o sus compañías operadoras deciden invertir voluntariamente en proyectos para mitigar y capturar las emisiones de carbono, trabajan en colaboración con socios clave, llevan a cabo la diligencia debida para seleccionar a proveedores reconocidos y escogen cuidadosamente los proyectos para cumplir y ajustarse a las normas de verificación de calidad, como *Gold Standard*, *Pure Standard* y *Verified Carbon Standard* (VCS).

Por ejemplo, British Airways colaboró con CUR8 (una empresa con sede en Reino Unido dedicada a crear el mercado mundial de captura de carbono), con UNDO (responsable de un proyecto de absorción de dióxido de carbono especializada en la meteorización mejorada de rocas) y con Standard Chartered (en representación de instituciones financieras) para lanzar en 2023 un pionero proyecto piloto de financiación diseñado para aumentar la escala del mercado de captura de carbono. En 2024, British Airways se comprometió a comprar más de 33.000 toneladas de créditos de captura de carbono en el marco de esta estructura de financiación, emitidos por UNDO (a través de la meteorización mejorada de las rocas) y por Standard Chartered en calidad de socio bancario. Este acuerdo ayuda a crear un modelo para las compras de captura de carbono, al permitir a los proveedores de captura de carbono acceder a capital en forma de financiación de deuda a través de acuerdos de compra anticipada.

El Grupo sigue abogando por políticas que aceleren la captura mundial de carbono, a través de la Coalition for Negative Emissions y otras asociaciones sectoriales, y promueve la inclusión de captura en el RCDE de la UE y el RCDE Reino Unido.

E1-8 - Precio interno del carbono

IAG aplica los precios del carbono en la planificación financiera y el análisis de escenarios futuros. Las emisiones de las actividades de aviación del Grupo, que representan el 99% de las emisiones de alcance 1, están reguladas en gran medida por los precios explícitos del carbono en virtud de la participación en los mercados de carbono, incluidos el RCDE de la UE, el RCDE Reino Unido y CORSIA. Estas normativas no se aplican a las actividades incluidas en nuestras emisiones de alcance 3.

El equipo de Flota de IAG utiliza previsiones internas actualizadas de precios del carbono para las decisiones de compra de flota de corto y largo radio, basándose en valores de mercado y en fuentes externas acreditadas. Las aerolíneas del Grupo utilizan los precios del carbono en la planificación financiera, y los equipos de Operaciones de vuelo y los pilotos los utilizan en las decisiones operativas sobre consumo de combustible. Las posibles adquisiciones también incluyen una evaluación de la exposición a cuestiones y políticas relacionadas con el clima.

Las previsiones internas de los precios del carbono se elaboran sobre la base de los precios calculados derivados de la exposición del Grupo a los precios externos del carbono. Para el periodo comprendido entre 2025 y 2027, se han utilizado precios del RCDE de Reino Unido de 50-55 libras esterlinas/tCO₂e, precios del RCDE de la UE de 80-101 euros/tCO₂e y precios CORSIA de 16-66 euros/tCO₂e para modelar los costes de cumplimiento y para fundamentar los precios internos del carbono utilizados en los modelos de deterioro del valor. Los precios de los RCDE de la UE y de Reino Unido se basan en los precios de mercado y en las previsiones de aviación del Departamento de Transporte de Reino Unido (DfT), y los precios de CORSIA se basan en análisis internos y en las previsiones de precios de la industria de la OACI.

Información adicional del ámbito medioambiental en virtud de la Ley 11/2018:

Ruido

GRI 305-7

IAG divulga información sobre los siguientes parámetros con arreglo a la disposición transitoria de la Ley 11/2018. IAG incluye este parámetro para mostrar el progreso hacia nuestra meta de lograr para 2025 una reducción del 10% con respecto a los niveles de ruido de 2019. Estos parámetros se divulgan de conformidad con los estándares GRI.

IAG solo divulga información con arreglo a las normas más restrictivas de la OACI y del Comité de la OACI para la protección del medioambiente y la aviación (CAEP). El Grupo cumple más del 99% de las normas del capítulo 4 de la OACI y del capítulo 4 del CAEP.

Parámetro	Unidad	2024	2023	% variación respecto al periodo anterior	Comentarios
Ruido por ciclo de despegue y aterrizaje	Cuota (QC)/ ciclo de despegue y aterrizaje	0,86	0,86	(15)%	La mejora desde 2019 se debe al uso de aeronaves nuevas más silenciosas. Los valores pueden fluctuar de un año a otro debido a factores como la combinación de vuelos de corto y largo radio.
NOx por ciclo de despegue y aterrizaje	kg/ciclo de despegue y aterrizaje	9,08	8,89	(13)%	Cambios en las operaciones de vuelo, como la distancia de vuelo, justifica un ligero aumento interanual, pero la reducción de emisiones de NOx desde 2019 se debe al uso de aeronaves más nuevas.
Capítulo 14 de la OACI	% de la flota dentro de la norma	64 %	62 %	10 %	El cumplimiento continuará debido a la introducción de aeronaves nuevas en la flota y a la continua retirada de aeronaves más antiguas.
Capítulo 6 del CAEP	% de la flota dentro de la norma	82 %	81 %	4 %	La mejora obedece a la modernización de la flota.
Capítulo 8 del CAEP	% de la flota dentro de la norma	49 %	47 %	14 %	La mejora obedece a la modernización de la flota.

Gestión de residuos

GRI 306-1/-2/-3 (2020)

IAG divulga información sobre los siguientes parámetros con arreglo a la disposición transitoria de la Ley 11/2018. Los parámetros muestran el progreso hacia las metas de reducción de residuos para 2025 de IAG, en comparación con el nivel de referencia de 2019 y se divulgan de conformidad con los estándares GRI. Los descriptores del tipo de residuos y los descriptores de la eliminación de residuos se incluyen en el apéndice del presente Estado.

En 2024, las operaciones de IAG generaron 52.834 toneladas de residuos, de las cuales 51.806 toneladas eran residuos no peligrosos (98%) y 1.028 toneladas eran residuos peligrosos (2%). Los residuos recuperados o reciclados fueron 6.767 toneladas (13%). Los residuos de catering siguen siendo nuestro principal flujo de residuos, mientras que el aumento de los residuos de oficina anuales por empleado a tiempo completo se corresponde con el aumento del uso de las oficinas y la contratación de personal para funciones corporativas. El reciclaje en nuestras oficinas ha aumentado debido a la implementación de contenedores de reciclaje en varias instalaciones. La reducción de la tasa de reciclaje de mantenimiento y carga se debe a una mejora en la metodología de Iberia que refleja con mayor precisión el destino final de los residuos generados.

Parámetro	Unidad	Referencia 2019	Objetivo 2025	2024	2023	frente al año anterior
Residuos a bordo por pasajero	Kg/pax	0,33	0,26 (-20%)	0,31	0,32	(3)%
Residuos de oficina por empleado a jornada completa	Kg/ETC	95,7	47,8 (-50%)	70,9	81,8	(13)%
Residuos de mantenimiento por unidad de actividad	Kg/persona-hora	0,63	0,47 (-25%)	0,11	0,11	- %
Residuos de carga por unidad de carga transportada	Kg/tonelada de carga	1,55	1,16 (-25%)	1,40	1,54	(9)%
Residuos a bordo reciclados/ recuperados en los hubs	%	24%	40%	18 %	20 %	(10)%
Residuos de oficina reciclados/ recuperados	%	35%	60%	51 %	26 %	96 %
Residuos de mantenimiento reciclados/ recuperados	%	50%	70%	46 %	72 %	(36)%
Residuos de carga reciclados/ recuperados	%	63%	80%	57 %	77 %	(26)%

Otros parámetros medioambientales

IAG divulga información sobre los siguientes parámetros con arreglo a la disposición transitoria de la Ley 11/2018, con independencia de las conclusiones del análisis de doble materialidad de IAG.

Parámetro	Norma GRI	Unidad	2024	2023	frente al año anterior
Edad media de la flota	n/a	años	12,4	12,0	3 %

S Social (Personas y Prosperidad)

NEIS S1 Personal propio

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

La plantilla propia de IAG está formada por 74.378 empleados directos en nuestras compañías operadoras que desempeñan funciones tanto de vuelo (pilotos y tripulantes de cabina) como de tierra (operaciones aeroportuarias, funciones corporativas y mantenimiento). A continuación se detallan los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificados que afectan a nuestra plantilla.

Tema	Nombre	Impacto, riesgo u oportunidad	Descripción	Ubicación
📍 Social interno				
La captación, retención y compromiso de los empleados	Interacción con los empleados y defensa de sus intereses	📍	La satisfacción de los empleados y su compromiso son fundamentales para la estrategia del Grupo. Cuando los empleados están satisfechos con sus puestos y su experiencia en la organización, es más probable que se sientan comprometidos, motivados y realizados en su trabajo. Cada compañía operadora ofrece una propuesta atractiva en el ámbito de las personas para poder atraer trabajadores, así como desarrollar sus capacidades, retenerlos y lograr que estén comprometidos con el negocio.	Operaciones propias
	Cultura corporativa y sentido de pertenencia	📍	Una cultura organizativa fuerte refuerza el sentido de pertenencia de los empleados y contribuye a un ambiente de trabajo propicio, lo que puede traducirse en una mayor retención y productividad de los trabajadores.	Operaciones propias
Diversidad, equidad e inclusión	Cultura inclusiva	📍	Fomentar un entorno de trabajo inclusivo y diverso promueve la creatividad, la colaboración y la lealtad de los trabajadores, lo que contribuye al éxito de la organización y a una cultura positiva en el lugar de trabajo.	Operaciones propias
	Plantilla diversa	📍	Fomentar la diversidad enriquece la plantilla de una empresa y mejora los resultados de la organización.	Operaciones propias
	Igualdad de oportunidades y equidad para todos	📍	Garantizar la igualdad de oportunidades y tratar a las personas de manera justa es fundamental para luchar contra la discriminación y crear una empresa diversa.	Operaciones propias
Salud y seguridad de los empleados	Salud y seguridad de los empleados	📍	Priorizar la salud y la seguridad de los empleados mejora su satisfacción laboral, su lealtad y los resultados globales, lo que contribuye al éxito de la organización y fomenta un entorno de trabajo favorable. Cuidar la salud de los trabajadores previene y mitiga los riesgos de lesiones, garantiza un entorno de trabajo seguro y propicia niveles más altos de energía, motivación y resiliencia. Esto permite a los empleados desempeñar sus funciones de una forma más eficaz y eficiente.	Operaciones propias
Retribución y condiciones de trabajo	Diálogo social y negociación colectiva	📍	Fomentar un diálogo social constructivo con los representantes de los trabajadores es vital para lograr un entorno laboral armonioso y el éxito de la organización a largo plazo.	Operaciones propias
	Condiciones justas, sostenibles y competitivas	📍	Proporcionar una remuneración sostenible y competitiva garantiza la retención del talento, impulsa la satisfacción laboral y mantiene niveles elevados de compromiso y desempeño de los empleados.	Operaciones propias

📍 Impacto positivo

S1-1 – Políticas relacionadas con el personal propio Diversidad, equidad e inclusión

Normas relevantes: GRI 405-1

Nuestro enfoque y nuestras políticas

En IAG nos enorgullece la diversidad de la plantilla de las empresas del Grupo y la riqueza de orígenes, experiencias, culturas e ideas que hacen prosperar nuestros negocios. Nuestro objetivo es que cada miembro de nuestros equipos sienta que se reconocen y valoran sus características únicas y que recibe un trato justo y equitativo. IAG sigue propiciando cambios positivos y mantiene su compromiso en materia de diversidad, equidad e inclusión (DEI) para crear una cultura diversa e inclusiva representativa de las comunidades en las que vivimos y trabajamos y de los clientes a los que prestamos servicios. También estamos convencidos de que una plantilla diversa rinde más y es más resiliente, innovadora y productiva.

En todo el Grupo estamos comprometidos con:

- Potenciar la inclusividad: promover una cultura de inclusión en la que se reconozcan y valoren los rasgos diferenciales de todos
- Respeto: fomentar entornos de trabajo libres de discriminación, en los que se trate a todas las personas con dignidad y respeto, con independencia de su edad, sexo, discapacidad, raza, religión o creencias, estado civil, embarazo y maternidad, orientación sexual, género o cualquier otra característica protegida
- Igualdad de oportunidades: supervisar la composición de nuestra plantilla y la representación dentro de ella, y velar por que los principios de la política de diversidad, equidad e inclusión de IAG se reflejen en las prácticas de nuestro Grupo y en las condiciones de trabajo de los empleados de todo el Grupo

- Modelo de conducta: promover los valores de IAG y el comportamiento que se exige a los empleados de todo el Grupo, haciendo especial hincapié en la importancia de ser modelos de conducta
- Un lugar de trabajo respetuoso: todas las personas deben ser tratadas con dignidad y estamos comprometidos con ofrecer un lugar de trabajo positivo y productivo. Nos apoyamos los unos a los otros y trabajamos para lograr y mantener un entorno de trabajo donde se aborda y gestiona adecuadamente el riesgo de prácticas discriminatorias ilegales, de acoso y de cualquier otro comportamiento inapropiado

Contamos con políticas para el conjunto del Grupo diseñadas para erradicar la discriminación y hacer hincapié en que los procesos de selección sean abiertos y transparentes, se escojan los socios de selección de personal más adecuados para cada proceso, las listas de candidatos preseleccionados sean diversas y se elaboren definiciones más rigurosas de los requisitos para los puestos clave, centradas en las capacidades más que en la experiencia. Además, cada una de las compañías operadoras tiene su propia política DEI o un plan de igualdad, el cual tiene en cuenta los contextos jurídicos y culturales así como las obligaciones legales de cada país en lo que respecta a nuestras operaciones, y trabaja para aplicar esas políticas.

Actuaciones, parámetros y metas

Progreso en diversidad de género

A escala del Grupo, hemos prestado especial atención a la diversidad de la alta dirección:

- Género: en 2022, fijamos la meta para todo el Grupo de que el 40% de nuestros puestos directivos estuvieran ocupados por mujeres para 2025. La diversidad de género de nuestra alta dirección es del 36%, lo que supone un aumento del 6% desde 2020. Seguimos comprometidos con alcanzar nuestra meta del

40%. Nuestro Consejo de Administración está integrado por un 45% de mujeres, el Comité de Dirección de IAG² cuenta con un 30% de mujeres, y el 27% de los miembros del Comité de Dirección de IAG y sus subordinados directos¹ son mujeres. Las mujeres también representan el 44% de la plantilla del Grupo.

- Raza y origen étnico: en 2023, fijamos la meta para el conjunto del Grupo de que el 10% de la alta dirección del Grupo en Reino Unido perteneciera a una minoría étnica² antes del final de 2027, meta que comunicamos en nuestra respuesta al Informe Parker. En 2024, el 11% de la alta dirección del Grupo en Reino Unido se autodefinió como perteneciente a una minoría étnica² (frente al 6% en 2023). En 2024, el 13% de nuestro Comité de Dirección de IAG y sus subordinados directos¹ en Reino Unido se identificaban como pertenecientes a minorías étnicas².

Como empresa internacional, es importante tener diversos orígenes étnicos, nacionalidades y culturas representados en la plantilla de nuestras compañías operadoras.

Origen étnico en Reino Unido

Nuestros datos se basan en la autodeclaración de los altos directivos sobre su condición de diversidad. Las personas que han decidido no comunicar su origen étnico no se incluyen en el cálculo como directivos de minorías étnicas.

Colaboración en materia de diversidad, equidad e inclusión en todo el Grupo y apoyo a los avances del sector

El Panel de Diversidad de IAG cuenta con representantes de todas las compañías operadoras, que intercambian mejores prácticas y dirigen el diseño conjunto y la implementación de nuevas iniciativas de DEI.

Seguimos colaborando con Women in Hospitality, Travel and Leisure (WIHTL), cooperamos de forma activa con la Asociación Internacional del Transporte (IATA), y estamos comprometidos a promover la diversidad de género en el marco de la estrategia "25 para 2025" de la IATA (una iniciativa global para fortalecer la DEI y la igualdad entre hombres y mujeres en el sector de la aviación).

Corresponsabilidad en el cuidado de los hijos

Normas relevantes: GRI 401-3

Nuestro enfoque y nuestras políticas

Las empresas del Grupo promueven una conciliación de la vida laboral y familiar sana, especialmente en el contexto de la corresponsabilidad en el cuidado de los hijos. Cuentan con una serie de políticas que abarcan el reparto de las tareas y los permisos por maternidad, adopción, paternidad y parental compartido para ayudar a los empleados a gestionar los compromisos derivados de la corresponsabilidad familiar. Las plataformas online facilitan una comunidad de colaboración para los padres, las madres y los cuidadores que trabajan, permitiendo el intercambio de ideas y el apoyo mutuo, al tiempo que proporcionan acceso a recursos digitales que ofrecen información de gran utilidad para mantener un equilibrio saludable entre la vida laboral y personal.

Accesibilidad universal de las personas con discapacidad

Normas relevantes: GRI 405-1

Nuestro enfoque y nuestras políticas

El Grupo cumple toda la legislación vigente, garantizando el acceso universal tanto a empleados como a clientes con discapacidad. La legislación en materia de accesibilidad se aplica en todas nuestras instalaciones y operaciones.

Nuestras compañías operadoras y negocios se han comprometido a apoyar a las personas con discapacidad o necesidades de accesibilidad durante todo el ciclo del empleo: desde el establecimiento de prácticas de selección inclusivas y la realización de ajustes razonables durante el proceso de contratación hasta la promoción de un entorno de trabajo accesible. Se ofrecen distintos apoyos, como tecnologías de asistencia, horarios de trabajo flexibles y apoyo continuado, con miras a crear un lugar de trabajo inclusivo y equitativo para todos.

Cada una de nuestras aerolíneas se compromete a ofrecer una experiencia de cliente positiva, incluyendo a las personas con discapacidad.

Salud, seguridad y bienestar

Normas relevantes: GRI 403-4, 403-6

Nuestro enfoque y nuestras políticas

Proteger la salud, la seguridad y el bienestar de nuestros trabajadores, clientes y proveedores es nuestra principal prioridad.

Cumplimos todas las leyes, reglamentos y procedimientos aplicables en materia de salud y seguridad y continuamos centrando nuestra atención e invirtiendo en el ámbito de la salud y el bienestar.

Cada compañía operadora cuenta con sistemas de gestión de la salud y la seguridad respaldados por políticas y procesos de gobierno eficaces.

Actuaciones, parámetros y metas

Los accidentes laborales aumentaron en 2024, coincidiendo con un aumento de la plantilla total. La tasa de frecuencia de accidentes con baja aumentó de 3,7 en 2023 a 4,0 en 2024, incluido un aumento del 17% entre los tripulantes de cabina. Si bien la frecuencia de lesiones con baja (LTI, por sus siglas en inglés) ha aumentado, la gravedad de LTI ha disminuido. Esto significa que, aunque hubo más incidentes, su impacto en términos de tiempo de baja laboral fue menos severo.

Los comités de alto nivel dentro de cada compañía operadora garantizan que se gestionen los riesgos y que se implementen los controles, incluidas las evaluaciones de riesgos, la participación de los representantes de los empleados y de la fuerza laboral, la comunicación y la capacitación obligatoria.

Cuando surgen problemas de salud y seguridad, cada compañía operadora cuenta con procesos detallados para informar, investigar los asuntos, analizar las tendencias y remediar las situaciones.

Derechos humanos y esclavitud moderna

Nuestro enfoque y nuestras políticas

Los principios del trato justo y equitativo, la no discriminación, el cumplimiento de la ley y el respeto de los derechos humanos son los pilares de nuestro Código de conducta, el marco de ética y cumplimiento de IAG, y el Código de conducta para terceros. El Código de conducta de IAG es de obligado cumplimiento para todos los empleados y directivos del Grupo, y se comunica y da a conocer a todos los grupos de interés. Se ofrecen a los empleados amplias oportunidades de formación y desarrollo, que garantizan que conozcan debidamente los temas incluidos en nuestro Código de conducta.

En 2024, IAG también puso en práctica una política de derechos humanos que refuerza nuestro compromiso con la defensa de estos y con la realización de nuestra actividad comercial respetando los derechos y la dignidad de todas las personas. Asimismo, reafirma el compromiso del Grupo de cumplir los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos publicados por las Naciones Unidas. La Política de Derechos Humanos abarca principios fundamentales como la diversidad, la igualdad de oportunidades, las normas laborales, la libertad de asociación, el trabajo forzoso e infantil, la esclavitud moderna y la trata de seres humanos.

Sirve de respaldo para el marco general de cumplimiento de IAG y está perfectamente alineada con el programa *Speak Up* de denuncia de irregularidades. IAG no tuvo conocimiento de ningún caso de violación de los derechos humanos en el Grupo durante 2024, al igual que en 2023.

La Declaración sobre la Esclavitud Moderna y la Trata de Personas de IAG describe los riesgos específicos y las actuaciones en este ámbito y está disponible en el sitio web del Grupo. Esta declaración se realiza en virtud de la sección 54, parte 5, de la Ley de Esclavitud Moderna (MSA, por sus siglas en inglés) de 2015 de Reino Unido y de la sección 11, apartado 4, letra b), epígrafe ii), de la Ley para la Lucha contra el Trabajo Forzoso y el Trabajo Infantil en la Cadena de Suministro de 2023 de Canadá.

IAG mantiene su compromiso de tomar medidas rápidas y contundentes si se detecta cualquier evidencia de esclavitud, trata de seres humanos o abusos laborales en nuestro negocio o nuestra cadena de suministro.

1 El Consejero Delegado se incluye en el reporte del Consejo. La segmentación del Comité de Dirección y sus subordinados directos se introduce por primera vez en 2024.

2 Minorías étnicas siguiendo la definición de Parker Review de Reino Unido – asiático, negro, origen étnico mixto/multiétnico, otros.

Actuaciones, parámetros y metas

IAG y los empleados en primera línea en nuestras compañías operadoras y en la cadena de suministro adoptan medidas prácticas para impedir la trata de seres humanos. Nuestras aerolíneas colaboran estrechamente con los gobiernos y los aeropuertos en los que operan para garantizar que cualquier sospecha de trata en nuestros vuelos sea identificada, notificada y abordada adecuadamente. IAG también apoya la resolución de la IATA de 2018 que denuncia la trata de personas, y las Directrices de la OACI dirigidas a tripulaciones de vuelo y cabina para notificar y denunciar casos de trata de personas en la aviación. IAG es uno de los fundadores del grupo de trabajo ad hoc de la OACI sobre la lucha contra la trata en la cadena de suministro (AHWG-TSP), un grupo internacional conjunto formado por empresas del sector y los entes reguladores que proporciona asesoramiento a la OACI y contribuye a la elaboración de material de orientación sobre la lucha contra la trata de personas en la cadena de suministro de un operador aéreo.

Las compañías operadoras también imparten cursos de sensibilización y ofrecen orientaciones prácticas para que el personal reconozca y sepa reaccionar ante posibles situaciones de trata de seres humanos y proporcionan procedimientos para denunciar cualquier caso sospechoso. Los materiales de formación se difunden a los proveedores de *handling* en tierra de toda la red. IAG también colabora estrechamente con el sector de la beneficencia en este ámbito, para sensibilizar y apoyar a nuestros compañeros y a las organizaciones que comparten nuestra misión de acabar con la trata de seres humanos.

Ética y cumplimiento

Nuestro enfoque y nuestras políticas

IAG mantiene el firme compromiso de desarrollar su actividad de manera ética y responsable, cumpliendo íntegramente la legislación y la regulación aplicables. Con la orientación de estos principios, el Grupo aspira a promover una cultura de responsabilidad en todos los niveles de la organización. Se espera que todos los directivos y empleados actúen con integridad y de conformidad con la legislación de los países en los que desarrollan su actividad.

IAG continúa mejorando su programa de ética y cumplimiento, y trabaja para mantener los niveles más elevados de confianza de todos los grupos de interés, como los trabajadores, los clientes, los socios comerciales y las comunidades. En 2024, elaboró y presentó una nueva Carta de Ética y Cumplimiento destinada a establecer el marco de gestión de los riesgos éticos y de cumplimiento a escala del Grupo y dentro de cada compañía operadora, que establece con claridad las funciones y responsabilidades para la gestión eficaz de estos riesgos.

En agosto de 2024, el Consejo de Administración aprobó una versión revisada del Código de conducta de IAG, que define las expectativas generales en materia de conducta ética para el conjunto de la organización y establece los principios por los que se debe regir la conducta de todos los consejeros y empleados en el desempeño de sus funciones. Este documento está disponible en el sitio web de IAG.

Consciente de la importancia de que los valores de IAG se apliquen en toda su cadena de valor, el Grupo también publicó en 2024 un nuevo Código de conducta para terceros, que establece los comportamientos que se esperan de los socios comerciales y aborda ámbitos como la lucha contra el soborno, la responsabilidad medioambiental y la esclavitud moderna. El Código de conducta para terceros se ha concebido para ayudar a nuestros socios comerciales a adecuar su actividad a nuestros valores y seguir promoviendo las normas éticas en el sector.

Ante el cambiante panorama regulatorio y los riesgos emergentes, la Comisión de Auditoría y Cumplimiento aprobó un plan trienal de ética y cumplimiento, destinado a garantizar que IAG continúa promoviendo un enfoque basado en el riesgo para la aplicación de procedimientos, controles y procesos. El Consejo de Administración conoce el plan en profundidad y se ha comprometido a promover una cultura de integridad y toma de decisiones éticas, en consonancia con el Código de conducta de IAG.

Como parte del plan, el Director de Ética y Cumplimiento de IAG revisó la política de denuncia de irregularidades aplicable al conjunto del Grupo y puso en práctica un nuevo procedimiento de denuncia, estandarizando los procesos que se deben seguir en todo el Grupo. La política *Speak Up* de IAG y el procedimiento que regula cómo gestionar las investigaciones de denuncias de irregularidades proporcionan detalles sobre cómo denunciar inquietudes y establecen el marco para garantizar un enfoque sólido y coherente para abordar los problemas y tomar medidas correctivas cuando sea necesario. La Comisión de Auditoría y Cumplimiento y posteriormente el Consejo aprobaron la política *Speak Up* de IAG revisada durante 2024. Para obtener más información al respecto, consulte la sección "G1 - Conducta empresarial" de este Estado de sostenibilidad.

Actuaciones, parámetros y metas

IAG anima a sus trabajadores a expresar sus inquietudes sobre comportamientos poco éticos o sobre la integridad de la organización. Si los empleados tienen dudas sobre cuál es el comportamiento correcto, o si presencian una conducta poco ética o ilegal o sospechan que se ha producido, también pueden hablar con su responsable directo o con un miembro de los equipos Jurídico, de Cumplimiento o de Recursos Humanos, o pueden denunciar sus inquietudes a través del canal de denuncia de irregularidades de IAG, denominado *Speak Up*. Del mismo modo, se insta a los proveedores a dirigirse a su contacto principal dentro de la empresa. En cualquier caso, el canal de denuncia de irregularidades está a disposición de todo aquel que desee comunicar una inquietud.

Periódicamente se llevan a cabo actividades obligatorias de formación y comunicación del Código de conducta dirigidas a consejeros, empleados y terceros, con el fin de asegurarse de que los principios por los que se rige la conducta del Grupo sigan conociéndose y comprendiéndose. En 2024 se introdujo un nuevo módulo de formación sobre el Código de conducta, con miras a que los empleados de las distintas partes del negocio estén siempre preparados para adoptar decisiones de negocio informadas.

Parámetro	Unidad	2024
Número de empleados que completaron la formación anual sobre el Código de Conducta	#	56.495
Número de empleados que completaron la formación* anual sobre la lucha contra el soborno	#	12.088

*denota la formación total completada durante un período de 3 años

Lucha contra el soborno y el blanqueo de capitales

Para obtener más información sobre la lucha contra el soborno y el blanqueo de capitales, consulte la sección "G1-3 - Prevención y detección de la corrupción y el soborno".

S1-2 – Procesos para colaborar con el personal propio y los representantes de los trabajadores en materia de incidencias

Normas relevantes: GRI 2-30, 404-1, 404-2

Nuestras compañías operadoras colaboran activamente con los sindicatos para llegar a acuerdos que garanticen una remuneración justa, competitiva y sostenible. Los representantes locales de los trabajadores y los sindicatos proporcionan tanto canales formales para la negociación de los convenios colectivos como canales informales para plantear problemas y preocupaciones.

El 85% de la plantilla del Grupo está cubierto por convenios colectivos.

IAG cumple los convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Estos convenios abarcan principios fundamentales y derechos en el trabajo: libertad de asociación, reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva, eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio, eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación.

Además, el Comité de Empresa Europeo (CEE) de IAG facilita la comunicación entre los empleados y la dirección sobre asuntos europeos transnacionales. Está integrado por representantes de los distintos países del Espacio Económico Europeo (EEE), que se reúnen periódicamente a lo largo del año para ser informados y, en su caso, consultados sobre asuntos transnacionales. (véase el epígrafe "Empleados" de la sección "Interacción con los grupos de interés" de este Informe anual).

Formación y desarrollo

Seguimos invirtiendo en las capacidades de nuestros empleados y apostando por su desarrollo y sus carreras profesionales, apoyándolos en su trabajo diario y en aspectos como la modernización del trabajo y de la flota, la digitalización, la IA y las inversiones en clientes y productos.

IAG se compromete a fomentar el desarrollo de las regiones en las que operamos, creando puestos de trabajo, invirtiendo en infraestructuras y contribuyendo a causas sociales y medioambientales. Nuestras compañías operadoras interactúan con jóvenes, desarrollan sus capacidades, los preparan para posibles carreras profesionales y atraen talento al sector de la aviación mediante programas de aprendizaje, prácticas laborales y prácticas para graduados universitarios. En muchos casos, también ofrecen distintas rutas de entrada para el talento diverso.

Todas las empresas del Grupo debe impartir cursos obligatorios de formación corporativa sobre temas como el Código de conducta, el cumplimiento de la legislación sobre competencia, el cumplimiento de la normativa de lucha contra el soborno y la corrupción, y la privacidad, seguridad y protección de datos.

S1-3 – Procesos para reparar los impactos negativos y canales para que los trabajadores propios expresen sus inquietudes

Todas las compañías operadoras tienen canales tanto formales como informales para que sus trabajadores y los representantes de estos puedan plantear sus inquietudes o necesidades directamente a su empleador, ya sea por medio de procedimientos internos de reclamación o mediante reclamaciones colectivas presentadas por los representantes a través de los procesos de relaciones laborales establecidos, encuestas internas o nuestros canales de denuncia de irregularidades. Todas estas vías permiten presentar reclamaciones de manera confidencial o pública.

IAG cuenta con políticas muy claras que animan a los empleados a expresar sus inquietudes tanto públicamente como de manera confidencial y prohíben cualquier forma de represalia. Los canales a disposición de los empleados y sus representantes son claros y se dan a conocer de manera suficiente, y en algunos casos acordados con los sindicatos o los representantes de los trabajadores.

IAG, en estrecha colaboración con los equipos de Recursos Humanos y Cumplimiento de sus compañías operadoras, supervisa la naturaleza, el tipo y la frecuencia de las inquietudes planteadas para poder adoptar las medidas correctoras necesarias.

S1-4 – Adopción de medidas relacionadas con los impactos de importancia relativa, enfoques para mitigar los riesgos de importancia relativa y aprovechar las oportunidades de importancia relativa relacionados con el personal propio y eficacia de dichas actuaciones; S1-5 – Metas relacionadas con la gestión de impactos negativos de importancia relativa, el impulso de impactos positivos y la gestión de riesgos y oportunidades de importancia relativa

Normas relevantes: GRI 205-1/-2/-3

Para obtener información pormenorizada sobre las actuaciones, los parámetros y las metas para abordar los riesgos materiales señalados en este ámbito, véanse los epígrafes sobre diversidad, equidad e inclusión, ética y cumplimiento, salud, seguridad y bienestar, y derechos humanos y esclavitud moderna de la sección "S1-1 – Políticas relacionadas con el personal propio".

S1-6 – Características de los asalariados de la empresa

Plantilla media por género

Parámetro	Contratos indefinidos			Contratos temporales		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Hombres	5 %	39.368	37.337	1 %	1.538	1.530
Mujeres	5 %	30.861	29.320	10 %	1.731	1.575
Total	5 %	70.229	66.657	5 %	3.269	3.105

Parámetro	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Hombres	1 %	32.189	31.952	26 %	8.717	6.914
Mujeres	(1)%	20.666	20.796	18 %	11.926	10.099
Total	- %	52.855	52.748	21 %	20.643	17.013

Plantilla media por edad

Parámetro	Contratos indefinidos			Contratos temporales		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Menos de 30	9 %	12.004	10.969	13 %	2.211	1.957
Entre 30 y 50	3 %	34.204	33.076	(10)%	947	1.052
Más de 50	6 %	24.021	22.608	16 %	111	96
Total	5 %	70.229	66.657 ¹	5 %	3.269	3.105

Parámetro	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Menos de 30	8 %	11.690	10.822	20 %	2.525	2.104
Entre 30 y 50	- %	25.717	25.737	12 %	9.434	8.391
Más de 50	(5)%	15.448	16.187	33 %	8.684	6.516
Total	- %	52.855	52.748 ²	21 %	20.643	17.013

¹ Se omiten los datos de seis empleados de los que no se dispone de información sobre su fecha de nacimiento.

² Véase más arriba.

Plantilla media, por categorías de empleados

Parámetro	Contratos indefinidos			Contratos temporales		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Operaciones aeroportuarias	2 %	15.796	15.531	8 %	929	864
Tripulación de cabina	4 %	22.958	22.177	13 %	1.463	1.296
Funciones corporativas	11 %	15.832	14.215	(8)%	716	780
Mantenimiento	7 %	7.127	6.649	(2)%	161	165
Pilotos	5 %	8.516	8.085	- %	-	-
Total	5 %	70.229	66.657	5 %	3.269	3.105

Parámetro	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Operaciones aeroportuarias	(15)%	8.966	10.565	33 %	7.759	5.830
Tripulación de cabina	(2)%	15.329	15.564	15 %	9.092	7.909
Funciones corporativas	10 %	15.047	13.713	17 %	1.501	1.282
Mantenimiento	6 %	6.943	6.543	27 %	345	271
Pilotos	3 %	6.570	6.363	13 %	1.946	1.721
Total	- %	52.855	52.748	21 %	20.643	17.013

Descripción

Cifras medias de plantilla, basadas en cada contrato de trabajo en virtud del cual el empleado desempeñó su función durante el periodo de referencia (prorrateado por el periodo de empleo, con un valor máximo de 1).

Comentarios

La plantilla media aumentó un 5% en 2024 hasta alcanzar los 73.498 empleados, lo que refleja nuestro compromiso continuo de ampliar la capacidad, mejorar el servicio y generar resiliencia. El aumento de los contratos a tiempo parcial refleja un cambio en SOUTH, donde la mayoría de los contratos discontinuos se están convirtiendo en puestos permanentes a tiempo parcial. El aumento de los puestos corporativos se debe principalmente al crecimiento continuo de nuestros centros de contacto con el cliente globales, la incorporación de puestos de gestión en Londres Heathrow para generar resiliencia operativa y cierto crecimiento de las funciones corporativas de la sede central.

Número total de empleados y distribución por género

Parámetro	Plantilla			Plantilla (%)		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Hombres	4 %	41.414	39.987	- ptos	56 %	56 %
Mujeres	4 %	32.964	31.807	- ptos	44 %	44 %
Total	4 %	74.378	71.794	- ptos	100 %	100 %

Número total de empleados y distribución por región/país

Parámetro	Plantilla			Plantilla (%)		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Europa	3 %	70.031	67.748	- ptos	94 %	94 %
Reino Unido	5 %	39.318	37.500	1 pto	53 %	52 %
España	1 %	24.030	23.743	(1)pto	32 %	33 %
Irlanda	3 %	5.323	5.159	- ptos	7 %	7 %
Otros países europeos	1 %	1.360	1.346	- ptos	2 %	2 %
África, Oriente Medio y Sur de Asia	12 %	2.831	2.527	- ptos	4 %	4 %
Norteamérica	(1)%	945	950	- ptos	1 %	1 %
Latinoamérica y el Caribe	1 %	328	324	(1)pto	- %	1 %
Asia-Pacífico	(1)%	243	245	- ptos	- %	- %
Total	4 %	74.378	71.794	- ptos	100 %	100 %

Descripción

Distribución porcentual de la plantilla del conjunto del Grupo por género y por región/país a 31 de diciembre de 2024. Como consecuencia de restricciones legales en algunos de los países en los que operamos, no podemos recopilar y comunicar datos sobre otras identidades de género. Mantenemos nuestro compromiso con la inclusividad y actualizaremos nuestras prácticas a medida que evolucione la legislación.

Comentarios

La distribución por género en el Grupo se mantuvo estable en 2024, con tasas de crecimiento equilibradas tanto para hombres como para mujeres, teniendo en cuenta la rotación de personal y las nuevas contrataciones.

La plantilla total aumentó un 4% hasta 74.378 personas, con un crecimiento en nuestros mercados clave en el Reino Unido, España e Irlanda. El aumento del 12% en África, Oriente Medio y el sur de Asia se atribuye en gran medida a la continua expansión de los centros de contacto con el cliente en la India.

Número total de empleados por tipo de contrato (indefinido/temporal) y por género

Parámetro	Contratos indefinidos			Contratos temporales		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Hombres	4 %	39.950	38.410	(7)%	1.464	1.577
Mujeres	3 %	31.193	30.198	10 %	1.771	1.609
Total	4 %	71.143	68.608	2 %	3.235	3.186

Descripción

La composición es un desglose de la plantilla a 31 de diciembre de 2024. El contrato de trabajo temporal tiene una fecha de finalización definida. IAG no emplea actualmente a trabajadores con contratos de horas no garantizadas.

Comentarios

Se ha producido un aumento tanto de los contratos permanentes como de los temporales. Los contratos permanentes incluyen a los empleados con contratos fijos o discontinuos, un acuerdo contractual específico para el trabajo de temporada en España. Las diferencias de género reflejan cambios en la composición de la plantilla por puesto de trabajo.

Número total de empleados y distribución por categoría profesional

Parámetro	Plantilla			Plantilla (%)		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Operaciones aeroportuarias	(2)%	16.396	16.784	(1)pto	22 %	23 %
Tripulación de cabina	3 %	24.615	24.004	- ptos	33 %	33 %
Funciones corporativas	9 %	17.171	15.811	1 pto	23 %	22 %
Mantenimiento	7 %	7.454	6.972	- ptos	10 %	10 %
Pilotos	6 %	8.742	8.223	1 ptos	12 %	11 %
Total	4 %	74.378	71.794	- ptos	100 %	100 %

Descripción

El desglose por categoría profesional muestra la distribución de los principales grupos dentro de la plantilla de IAG: "de vuelo" (pilotos y tripulación de cabina) y "de tierra" (operaciones aeroportuarias, funciones corporativas y mantenimiento).

Comentarios

En 2024, la distribución de la plantilla por clasificación profesional se mantuvo relativamente estable. El aumento interanual del 9% en los puestos corporativos se debió principalmente a la expansión de nuestros centros de contacto con el cliente globales y a la incorporación de puestos de gestión en Londres Heathrow para aumentar la resiliencia operativa. La disminución interanual del 2% en los puestos de operaciones aeroportuarias se debió a las transferencias de empleados de TUPE hacia y desde otros operadores tras el resultado de las licitaciones de licencias de AENA para proporcionar servicios de asistencia en los aeropuertos españoles.

Número total de bajas y tasa de rotación por género

Parámetro	Bajas voluntarias			Tasa de bajas voluntarias			Bajas no voluntarias			Tasa de bajas no voluntarias		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Hombres	7 %	2.885	2.694	0,2 ptos	7,1 %	6,9 %	73 %	1.387	804	1,3 ptos	3,4 %	2,1 %
Mujeres	(1)%	2.417	2.450	(0,5)ptos	7,4 %	7,9 %	9 %	727	664	- ptos	2,2 %	2,2 %
Total	3 %	5.302	5.144	(0,2)ptos	7,2 %	7,4 %	44 %	2.114	1.468	0,8 ptos	2,9 %	2,1 %

Número total de bajas y tasa de rotación por edad

Parámetro	Bajas voluntarias			Tasa de bajas voluntarias			Bajas no voluntarias			Tasa de bajas no voluntarias		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Menos de 30	4 %	2.332	2.246	(1)pto	16,4 %	17,4 %	24 %	491	395	0,4 ptos	3,5 %	3,1 %
Entre 30 y 50	2 %	2.056	2.014	(0,1)ptos	5,8 %	5,9 %	64 %	1.016	618	1,1 ptos	2,9 %	1,8 %
Más de 50	3 %	914	884	(0,1)ptos	3,8 %	3,9 %	33 %	607	455	0,5 ptos	2,5 %	2,0 %
Total	3 %	5.302	5.144	(0,2)ptos	7,2 %	7,4 %	44 %	2.114	1.468	0,8 ptos	2,9 %	2,1 %

Número total de bajas y tasa de rotación por categoría de empleados

Parámetro	Bajas voluntarias			Tasa de bajas voluntarias			Bajas no voluntarias			Tasa de bajas no voluntarias		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Operaciones aeroportuarias	16 %	1.358	1.168	1 pto	8,1 %	7,1 %	190 %	1.442	498	5,6 ptos	8,6 %	3,0 %
Tripulación de cabina	(20)%	1.218	1.523	(1,5)ptos	5,0 %	6,5 %	(4)%	294	306	(0,1)ptos	1,2 %	1,3 %
Funciones corporativas	24 %	2.229	1.803	1,5 ptos	13,5 %	12,0 %	(54)%	248	534	(2,1)ptos	1,5 %	3,6 %
Mantenimiento	(37)%	287	452	(2,7)ptos	3,9 %	6,6 %	7 %	47	44	(0,1)ptos	0,6 %	0,7 %
Pilotos	6 %	210	198	- ptos	2,5 %	2,5 %	(3)%	83	86	(0,1)ptos	1,0 %	1,1 %
Total	3 %	5.302	5.144	(0,2)ptos	7,2 %	7,4 %	44 %	2.114	1.468	0,8 ptos	2,9 %	2,1 %

Descripción

El número de bajas incluye a los empleados que dejan la empresa de manera voluntaria o debido a su despido, jubilación o fallecimiento en servicio. Las bajas voluntarias se producen cuando los trabajadores deciden dejar la empresa (por ejemplo, dimiten, se jubilan o solicitan su baja voluntaria) y las bajas no voluntarias son las que tienen lugar cuando los empleados dejan la empresa por motivos distintos a una decisión personal (por ejemplo, por un despido o cese decidido por la empresa), con la excepción de los trabajadores con contratos temporales. La tasa de bajas se basa en el número de bajas como porcentaje del número medio de empleados del Grupo del ejercicio.

Comentarios

En 2024, se produjeron 7.416 bajas y una tasa de rotación de personal general del 10,1%, de las cuales 5.302 (7,2%) fueron bajas voluntarias y 2.114 (2,9%) no voluntarias.

El aumento del 0,8% de las bajas no voluntarias se debe a un aumento del 5,6% en las operaciones aeroportuarias. Esto se debe a las transferencias de empleados de TUPE a otros operadores tras el resultado de las licitaciones de licencias de AENA para proporcionar servicios de asistencia a terceros en los aeropuertos españoles.

El aumento de las bajas no voluntarias fue mayor en el caso de los hombres en comparación con las mujeres, debido en gran medida a la distribución de la plantilla en los puestos de asistencia en tierra.

Número total de empleados por tipo de contrato (a tiempo completo/parcial) y por género

Parámetro	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Hombres	(2)%	32.193	32.936	31 %	9.221	7.051
Mujeres	(5)%	20.569	21.733	23 %	12.395	10.074
Total	(3)%	52.762	54.669	26 %	21.616	17.125

Número total de empleados por tipo de contrato (a tiempo completo/parcial) y por región/país

Parámetro	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Europa	(4)%	49.018	51.306	28 %	21.013	16.442
Reino Unido	- %	26.874	26.899	17 %	12.444	10.601
España	(13)%	16.520	18.987	58 %	7.510	4.756
Irlanda	5 %	4.400	4.202	(4)%	923	957
Otros países europeos	- %	1.224	1.218	6 %	136	128
África, Oriente Medio y Sur de Asia	13 %	2.708	2.402	(2)%	123	125
Norteamérica	11 %	602	540	(16)%	343	410
Latinoamérica y el Caribe	5 %	244	232	(9)%	84	92
Asia-Pacífico	1 %	190	189	(5)%	53	56
Total	(3)%	52.762	54.669	26 %	21.616	17.125

Descripción

La composición es un desglose de la plantilla a 31 de diciembre de 2024. Los empleados a tiempo completo son aquellos con jornadas contractuales completas a 31 de diciembre de 2024.

Comentarios

En 2024, se produjo un aumento del 26% en los contratos a tiempo parcial, especialmente en España. Esto refleja un cambio en SOUTH, donde la mayoría de los contratos discontinuos se están convirtiendo en puestos permanentes a tiempo parcial. El crecimiento de los contratos a tiempo completo en África, Oriente Medio y el sur de Asia se debe en gran medida a la expansión de nuestros centros de contacto con clientes globales en la India.

Horario de trabajo

El tiempo trabajado y las vacaciones son distintos en cada compañía operadora, en función de los respectivos convenios colectivos y directivas locales de horario laboral.

S1-8 - Cobertura de la negociación colectiva y diálogo social

Distribución de empleados cubiertos por convenios colectivos y diálogo social

Tasa de cobertura	Cobertura de los convenios colectivos		Diálogo social
	Empleados - EEE (para países con más de 50 empleados que representan más del 10% del total de plantilla)	Empleados - Fuera del EEE (estimación para regiones con más de 50 empleados que representan más del 10% del total de la plantilla)	Representación en el lugar de trabajo (solo para el EEE) (para países con más de 50 empleados que representan más del 10% del total de plantilla)
0-19%	-	-	-
20-39%	-	-	-
40-59%	-	-	-
60-79%	-	-	-
80-100%	España	Reino Unido	España

Descripción

La negociación colectiva puede abarcar un amplio abanico de cuestiones relativas a las condiciones de trabajo, como la retribución, el tiempo de trabajo, las prestaciones, así como la seguridad y salud en el trabajo. Esta tasa de cobertura se refiere a la proporción de empleados que están cubiertos por uno o varios convenios colectivos, calculada en base al número de empleados al final del periodo de referencia.

Comentarios

El 85% de nuestros empleados están cubiertos por convenios colectivos, incluidos el 88% de los empleados en el Reino Unido, el 95% de los empleados en España y el 81% de los empleados en Irlanda. Las tasas de cobertura de los convenios colectivos se han mantenido relativamente estables en estos mercados principales.

En 2017, IAG y los representantes de los empleados firmaron un acuerdo de Comité de Empresa Europeo (CEE), regido por la legislación española. El objetivo del CEE es facilitar la comunicación entre los empleados y la dirección sobre asuntos transnacionales europeos.

S1-9 - Parámetros de diversidad

Número total de altos directivos y distribución por género

Parámetro	Plantilla			Plantilla (%)		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Hombres	5 %	150	143	- ptos	64 %	64 %
Mujeres	4 %	85	82	- ptos	36 %	36 %
Total	4 %	235	225	- ptos	100 %	100 %

Número total y distribución del Comité de Dirección de IAG y de sus subordinados directos por género

Parámetro	Plantilla			Plantilla (%)		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Hombres	19 %	63	53	3 ptos	73 %	70 %
Mujeres	- %	23	23	(3)ptos	27 %	30 %
Total	13 %	86	76	- ptos	100 %	100 %

Descripción

Definimos a los altos directivos como las personas con puestos de las categorías 0, 1 y 2 de IAG o equivalentes en el resto de empresas del Grupo, incluidos los altos ejecutivos (que dependen directamente del Consejero Delegado de IAG).

También realizamos un seguimiento del número total y la distribución por género de los miembros del Comité de Dirección de IAG y sus subordinados directos.

Todos los números se refieren a fecha 31 de diciembre de 2024.

Comentarios

El número de líderes sénior en los grados 0 a 2 de IAG se ha mantenido estable en 2024, con tasas de crecimiento equilibradas tanto para hombres como para mujeres, teniendo en cuenta la tasa de rotación de personal y las nuevas contrataciones. IAG sigue comprometida con su meta de diversidad de género de contar con un 40% de mujeres en puestos de alta dirección para 2025, tras haber experimentado un aumento del 6% desde 2020. Seguimos adoptando un enfoque abierto en relación con las vacantes, aceptando las solicitudes de todo IAG y externas, y aprovechando cada oportunidad para atraer talento diverso.

En 2024, hubo una ligera reducción en la representación de mujeres en el Comité de Dirección de IAG y sus subordinados directos. Las cifras reflejan la diversidad en un momento específico y cada año experimentamos un cambio de aproximadamente el 20% en la composición de nuestros puestos de alta dirección a través de promociones, cambios de funciones y nuevas contrataciones.

Número total de empleados y distribución por edad

Parámetro	Plantilla			Plantilla (%)		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Menos de 30	5 %	15.310	14.560	1 pto	21 %	20 %
Entre 30 y 50	2 %	35.375	34.735	- pto	48 %	48 %
Más de 50	5 %	23.693	22.493	1 pto	32 %	31 %
Total	4 %	74.378	71.794 ¹	- ptos	100 %	100 %

Descripción

Distribución porcentual de los trabajadores del Grupo por edades (agrupados en menos de 30 años, entre 30 y 50 años, y más de 50 años) a 31 de diciembre de 2024.

Comentarios

La distribución de la plantilla por grupo de edad se mantuvo prácticamente constante en 2024. Hubo un pequeño aumento en las poblaciones de menores de 30 y mayores de 50 años, impulsado en gran medida por la reestructuración de la asistencia en tierra en España.

S1-10 - Salarios adecuados

En IAG, nos comprometemos a garantizar que todos nuestros empleados perciban un salario adecuado de acuerdo con la normativa aplicable, y más del 85% de nuestros empleados están cubiertos por convenios colectivos que garantizan que las tasas salariales sean competitivas y sostenibles. La remuneración incluye elementos fijos y variables, como es habitual en nuestro sector, y refleja los patrones de trabajo dinámicos y variados del colectivo de tierra y de vuelo. Los empleados también tienen derecho a una variedad de beneficios atractivos, lo que hace que los cálculos de la remuneración sean comprensiblemente complejos. Las compañías operadoras cuentan con controles para consolidar y revisar todos los elementos de la remuneración en el contexto de la legislación sobre el salario mínimo y tomar las medidas adecuadas según sea necesario.

¹ Se omiten los datos de seis empleados de los que no se dispone de información sobre su fecha de nacimiento

S1-12 – Personas con discapacidad

Número total de empleados con discapacidad, y distribución por género

Parámetro	Plantilla			Plantilla (%)		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Mujeres	1 %	522	518	(0,04)ptos	1,26 %	1,30 %
Hombres	1 %	398	396	(0,04)ptos	1,21 %	1,25 %
Total	1 %	920	914	(0,03)ptos	1,24 %	1,27 %

Descripción

Empleados con discapacidad como porcentaje de la plantilla al final del año. Recopilar información sobre la discapacidad de los empleados no es un requisito legal en Reino Unido ni en Irlanda, a diferencia de lo que ocurre en España. Las discapacidades que se tienen en cuenta son las que se certifican médicamente en España y las que se autodeclaran en todos los demás países.

Comentarios

El porcentaje de empleados con discapacidad se mantuvo relativamente constante en 2024. La mayoría tiene su base en el Reino Unido o tiene una discapacidad diagnosticada médicamente declarada en España.

S1-14 – Parámetros de salud y seguridad

Todos los empleados de IAG están cubiertos por sistemas integrales de gestión de salud y seguridad, que garantizan su bienestar y el cumplimiento de los requisitos legales y los estándares reconocidos.

Víctimas mortales en el lugar de trabajo

Parámetro	Número de casos	
	2024	2023
Tripulación de cabina	-	-
Pilotos	-	-
Operaciones aeroportuarias	-	-
Funciones corporativas	1	-
Mantenimiento	-	-
Total	1	-

Lesiones con tiempo de baja (LTI)

Parámetro	Accidentes laborales			Índice de gravedad de LTI			Índice de frecuencia de LTI		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Operaciones aeroportuarias	12 %	902	805	8 %	31,2	28,9	5 %	7,0	6,7
Tripulación de cabina	17 %	894	763	(9)%	10,9	12,0	17 %	6,1	5,3
Funciones corporativas	60 %	141	88	9 %	14,7	13,5	44 %	1,0	0,7
Mantenimiento	(20)%	100	125	(17)%	19,5	23,6	(26)%	1,7	2,3
Pilotos	4 %	76	73	(51)%	8,2	16,6	2 %	1,3	1,3
Total	14 %	2.113	1.854	(1)%	20,1	20,4	8 %	4,0	3,7

Parámetro	Accidentes laborales			Índice de gravedad de LTI			Índice de frecuencia de LTI		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Hombres	7 %	1.108	1.035	- %	23,1	23,1	1 %	3,5	3,5
Mujeres	23 %	1.005	819	(1)%	16,8	17,0	16 %	4,6	4,0
Total	14 %	2.113	1.854	(1)%	20,1	20,4	8 %	4,0	3,7

Enfermedades profesionales

Parámetro	Número de casos		
	frente al año anterior	2024	2023
Hombres	375 %	19	4
Mujeres	(29)%	5	7
Total	118 %	24	11

Absentismo

Parámetro	Horas de ausencia			Índice de absentismo		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Operaciones aeroportuarias	17 %	2.466.647	2.110.641	1,5 pto	9,7 %	8,2 %
Tripulación de cabina	2 %	2.084.521	2.044.707	(0,2)ptos	6,5 %	6,7 %
Funciones corporativas	18 %	820.652	696.983	0,2 pto	2,9 %	2,7 %
Mantenimiento	6 %	558.418	528.581	(0,1)ptos	4,4 %	4,5 %
Pilotos	- %	617.843	618.387	(0,2)ptos	5,0 %	5,2 %
Total	9 %	6.548.081	5.999.299	0,2 pto	5,9 %	5,7 %

En 2024 se registró una víctima mortal en España, relacionada con un accidente de tráfico en el desplazamiento al trabajo. Según la legislación española, los accidentes que se producen durante el desplazamiento desde o hacia el puesto de trabajo se consideran accidentes laborales.

En 2024, se produjeron 8.196 accidentes laborales (una tasa de 77 accidentes laborales por cada millón de horas trabajadas). Esto incluye 2.113 accidentes laborales que dieron lugar a pérdida de tiempo de trabajo.

La tasa de frecuencia de accidentes con pérdida de tiempo de trabajo (LTI) aumentó de 3,7 en 2023 a 4,0 en 2024, incluido un aumento del 17% entre la tripulación de cabina. Este aumento se debe a un mayor enfoque en la cultura de reporte y un mayor uso de los sistemas de gestión de la salud y la seguridad, especialmente para los incidentes en vuelo. Si bien la frecuencia de los LTI ha aumentado, la gravedad de los LTI ha disminuido. Esto significa que, aunque hubo más incidentes, su impacto en términos de tiempo de baja laboral fue menos grave. El aumento de la frecuencia de los LTI es mayor entre las mujeres, lo que refleja la distribución del colectivo de tripulación de cabina. El aumento del 44% en la tasa de frecuencia de LTI entre los empleados corporativos está sesgado por tratarse de un número reducido y sigue siendo el ámbito con la cifra más baja de LTI, con una tasa de frecuencia de solo 1,0.

Las enfermedades profesionales aumentaron en 2024. Sin embargo, la mayoría de estos casos involucraron lesiones o enfermedades que no resultaron en efectos incapacitantes para las personas afectadas. Las cifras generales se mantienen por debajo de las normas históricas.

El absentismo aumentó ligeramente en 2024 en comparación con 2023, impulsado principalmente por las operaciones aeroportuarias. Nuestro enfoque sigue siendo crear un entorno de trabajo propicio que promueva la asistencia y la productividad al tiempo que garantiza la salud y la seguridad de todos los empleados. Las tripulaciones de cabina pueden tener una mayor tasa de absentismo por los requisitos de salud que su puesto de trabajo requiere.

Descripción y metodología

Parámetro	Descripción	Fórmula de cálculo
Índice de gravedad de los LTI	Mide el impacto de los accidentes laborales reflejado en el tiempo de baja de los trabajadores afectados.	$(\text{Días laborables perdidos}) / (\text{Número de accidentes con baja (LTI)})$
Índice de frecuencia de los LTI	Un accidente con baja (LTI) es una lesión no mortal derivada del trabajo o que ocurre durante el mismo y que causa una pérdida de tiempo de trabajo productivo. La unidad de medida es el número de accidentes con baja por cada 200.000 horas trabajadas, utilizando las horas reales trabajadas.	$((\text{Número de LTI}) / (\text{Horas trabajadas})) \times 200.000$
Horas de ausencia	A efectos de este parámetro, solo se incluyen las ausencias no planificadas o no autorizadas (cuando los empleados pierden, total o parcialmente, días de trabajo). Algunos ejemplos son las enfermedades de corta y larga duración, las bajas por accidentes y las ausencias sin permiso.	Suma (horas de ausencia)
Índice de absentismo	El índice de absentismo se calcula como el total de ausencias de los empleados dividido por el total de horas programadas en el periodo de referencia, expresado en porcentaje. En general, la mayor parte de las empresas del Grupo registran las ausencias en horas. En los casos en que se registran en días (sobre todo en las categorías de pilotos y tripulación de cabina), los días se convierten a horas utilizando un valor de 7,5 horas por día (jornada completa media del Grupo).	$(\text{Número de horas de ausencia}) / (\text{Número de horas programadas})$
Enfermedad profesional	Una enfermedad profesional es una dolencia o enfermedad que se desarrolla gradualmente a lo largo del tiempo como consecuencia del trabajo realizado o de la exposición a factores de riesgo en el lugar de trabajo. La enfermedad debe confirmarse mediante un diagnóstico médico. Las enfermedades profesionales en Reino Unido se rigen por las normas RIDDOR (<i>Reporting of Injuries, Diseases and Dangerous Occurrences Regulations</i>) y pueden consultarse en el sitio web de Health and Safety Executive (HSE). Las enfermedades laborales que se incluyen en la información relativa a España se recogen en el Real Decreto 1299/2006.	Número de enfermedades profesionales diagnosticadas médicamente
Víctimas mortales	Fallecimientos relacionados con el trabajo asociados a una enfermedad profesional. Para ajustarse a las directrices de la GRI, las víctimas mortales de accidentes en desplazamientos desde/hasta el lugar de trabajo solo se incluyen en los casos en que el transporte haya sido organizado por la empresa, por ejemplo, mediante un autobús o vehículo de la empresa o contratado. Los empleados de España son una excepción, pues la inclusión de este tipo de víctimas mortales es obligatoria con arreglo a la legislación.	Número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo

S1-16 – Parámetros de retribución (brecha salarial y retribución total) Retribución media por género, edad y categoría profesional – brecha salarial

Categoría	frente al año anterior	Total			Hombres			Mujeres			Brecha salarial						
		2024	2023	2022	frente al año anterior	2024	2023	2022	frente al año anterior	2024	2023	2022					
Altos ejecutivos	5 %	336.912	320.673	302.680	2 %	360.892	355.000	312.718	2 %	306.466	300.428	287.080	(0,3)ptos	15,1 %	15,4 %	8,2 %	
Otros directivos	1 %	236.986	235.208	230.720	6 %	268.092	252.103	252.394	(2)%	121.365	123.466	124.979	3,7 ptos	54,7 %	51,0 %	50,5 %	
Todos los demás empleados	6 %	56.639	53.310	51.944	6 %	56.512	53.344	53.465	7 %	56.813	53.269	50.327	(0,7)ptos	(0,5)%	0,1 %	5,9 %	
Categoría profesional	Plantilla total	6 %	59.863	56.703	55.701	3 %	61.394	59.419	59.344	7 %	58.242	54.428	51.600	(3,3)ptos	5,1 %	8,4 %	13,0 %
	<30	9 %	42.985	39.547	41.485	10 %	41.790	37.911	41.530	8 %	44.119	40.945	41.465	2,4 ptos	(5,6)%	(8,0)%	0,2 %
	Entre 30 y 50	4 %	59.593	57.495	56.688	2 %	61.756	60.571	60.248	6 %	57.508	54.481	53.345	(3,2)ptos	6,9 %	10,1 %	11,5 %
	>50	1 %	69.777	68.770	67.447	-	72.015	71.675	72.584	2 %	67.840	66.271	62.636	(1,7)ptos	5,8 %	7,5 %	13,7 %
Grupo de edad	Plantilla total	6 %	59.863	56.703	55.701	3 %	61.394	59.419	59.344	7 %	58.242	54.428	51.600	(3,3)ptos	5,1 %	8,4 %	13,0 %

Diferencia entre brecha salarial e igualdad salarial

La brecha salarial de género es una medida que se basa en los salarios medios de toda una organización. No tiene en cuenta las diferentes funciones que desempeñan los empleados.

La igualdad salarial es el principio según el cual los empleados que realizan el mismo trabajo deben recibir el mismo salario, teniendo en cuenta diferencias legítimas como la antigüedad, el desempeño y la experiencia.

Es posible que una organización que paga a su personal de forma justa y equitativa dentro de las diferentes funciones tenga una brecha salarial de género. La existencia de una brecha salarial entre hombres y mujeres no significa necesariamente que haya un problema de desigualdad salarial.

IAG cuenta con sólidos principios de igualdad salarial, que garantizan que nuestros empleados y empleadas perciban una retribución equitativa por el trabajo que realizan, en función de su experiencia y su desempeño entre otros factores relevantes.

Descripción

Los datos sobre retribución se presentan en la mediana de los grupos de población por género, edad y categoría profesional. Los conceptos de la retribución sobre los que se informa siguen incluyendo el salario base, el pago por turnos, los complementos y las aportaciones a los planes de pensiones de empresa, las prestaciones sujetas a tributación y los incentivos anuales, de modo que se ofrece una visión clara de la retribución global total.

Durante 2024, la presentación de los valores de la retribución y la población incluida se mantuvo sin cambios, en el sentido de que:

- Todos los valores se calculan como paga por hora y se muestran sobre una base anualizada;
- Todos los valores indicados se refieren a un equivalente a tiempo completo;
- Los valores solo se refieren al tiempo trabajado. La retribución percibida por no trabajar se excluye de los valores declarados;
- Para mayor coherencia, las retribuciones pagadas en monedas distintas del euro en 2022 y 2023 se han actualizado utilizando los tipos de cambio de 2024;
- La brecha salarial comunicada para cada grupo sigue representando la diferencia entre la retribución mediana de los hombres y la de las mujeres, expresada en porcentaje de la retribución de los hombres; y
- En cuanto a los grupos de empleados por categoría profesional, "Altos ejecutivos" incluye a los miembros del Comité de Dirección del Grupo, los miembros de los comités de dirección de las compañías operadoras, los consejeros y otros cargos ejecutivos o de alta dirección. "Otros directivos" abarca las demás funciones directivas, incluidos los pilotos con nivel de antigüedad de comandante. En "Todos los demás empleados" se incluyen todos los demás puestos del grupo, incluida la mayoría de los pilotos y tripulantes de cabina.

Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

Descripción:

Retribución media de los miembros del Consejo de Administración y del Comité de Dirección, incluida la retribución variable, las dietas, el seguro de responsabilidad civil profesional, las contribuciones a los sistemas de pensiones y de previsión y cualquier otro componente de la retribución, desglosada por género.

	frente al año anterior	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Consejo							
Hombres	12 %	745.467	668.333	836.667	510.167	407.326	638.010
Mujeres	7 %	151.000	141.400	138.000	114.600	109.798	133.799
Comité de Dirección							
Total	(5)%	1.677.819	1.451.375	1.523.328	1.287.780	653.403	1.012.671

Descripción

- Los conceptos de la retribución incluyen:
 - Consejeros ejecutivos: salario base, complementos sujetos a tributación (vehículo de empresa y seguro de salud privada), aportaciones a los planes de pensiones de empresa, incentivos anuales pagados en el periodo de referencia e incentivos a largo plazo consolidados en el periodo de referencia, seguro de vida y accidentes.
 - Consejeros no ejecutivos: todos los honorarios (Consejo, presidencia, pertenencia a comisiones, etc.) y gastos de viaje personales (sujetos a tributación).

Comentarios

En el modelo operativo de IAG, las compañías operadoras son responsables de los marcos y las condiciones de retribución, que se adaptan a los mercados y funciones locales para garantizar que siguen siendo competitivos a la hora de atraer el mejor talento. Alrededor de 85% de nuestros empleados están cubiertos por convenios colectivos. La retribución de la alta dirección combina un salario fijo con una retribución variable e incentivos a largo plazo, con el fin de ajustar su remuneración a los resultados y la consecución de los objetivos estratégicos a largo plazo. En las decisiones sobre la retribución de la alta dirección se tienen en cuenta el desempeño, la competitividad del mercado y la experiencia del conjunto de la plantilla.

Análisis de la brecha salarial

En 2024, a medida que el Grupo continuó aumentando su plantilla, particularmente en servicio de atención al cliente, supervisión de aeropuertos y otros roles corporativos, la composición de la plantilla evolucionó, lo que resultó en cambios en la mediana salarial tanto para hombres como para mujeres en comparación con 2023.

El resultado es que a nivel de Grupo se ha producido una reducción interanual de la brecha salarial mediana del 8,4% en 2023 al 5,1% en 2024, y del 32,6% al 26,6% para la brecha salarial media.

La retribución de los pilotos continúa siendo el principal factor determinante de la brecha salarial de género, lo que obedece tanto al menor número de pilotos mujeres como a la incidencia de la categoría profesional. La brecha salarial de género en la categoría "Otros directivos" se debe sobre todo a la inclusión de pilotos con nivel de antigüedad de comandante en ese grupo. Todas las aerolíneas están tratando de aumentar la diversidad de sus equipos de pilotos por medio de prácticas de atracción de talento y selección de personal, así como mediante programas de interacción y divulgación en las escuelas. En 2024, se ofrecieron más de 230 plazas de formación de pilotos cadetes en Aer Lingus, British Airways e Iberia. Todas ellas ofrecen ayudas económicas para eliminar barreras de entrada y facilitar el acceso a oportunidades de formación de pilotos.

En 2022, fijamos la meta para todo el Grupo de que un 40% de los puestos de alta dirección estuvieran ocupados por mujeres en 2025. La diversidad de género de nuestra alta dirección es del 36%, con un aumento del 6% desde 2020. Seguimos apostando por alcanzar nuestra meta del 40%.

Nuestras compañías operadoras y negocios revisan los procesos del ámbito de las personas para asegurarse de que sean inclusivos y estén libres de prejuicios o sesgos. Los procesos de contratación y selección son justos y transparentes, y se buscan candidatos de grupos subrepresentados.

En la sección "Diversidad, equidad e inclusión" de este Estado de sostenibilidad se incluye información pormenorizada sobre las medidas que IAG está tomando para promover la diversidad y la inclusión en todo el Grupo.

- Siguiendo la metodología establecida en 2020, solo se incluyen en la comparación interanual los consejeros o miembros del Comité de Dirección que estuvieron en activo durante todo el periodo de referencia.
- Al igual que en años anteriores, la retribución del Consejero Delegado de IAG se omite en el informe sobre la remuneración del Comité de Dirección porque ya forma parte de la retribución de los consejeros.
- Estas cifras se extrajeron utilizando el método que indica el Informe sobre Remuneraciones presentado ante la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).

Explicación de la retribución del Consejo

El mayor nivel de retribución media abonada a los consejeros varones frente a las consejeras mujeres es consecuencia directa de que los puestos mejor remunerados (Consejero Delegado y Presidente) están ocupados por hombres. Cuando las consejeras y los consejeros no ejecutivos tienen las mismas responsabilidades, el nivel de retribución es equivalente en consonancia con el marco normalizado de honorarios de consejeros no ejecutivos del Grupo.

En 2024 y 2023, se incluye la retribución de diez consejeros no ejecutivos y del Consejero Delegado de IAG, con el mismo reparto de seis hombres y cinco mujeres.

Los factores clave que influyen en el aumento de la retribución de los consejeros son:

- Aumento de la retribución del Consejero Delegado de IAG de 2023 a 2024, como consecuencia de lo siguiente:
 - El ejercicio de opciones sin coste de las concesiones históricas del Plan de Participación en los Resultados de 2015, 2016 y 2017; y
 - Aprobación del pago de incentivos anual de 2024.
- Los honorarios de los consejeros no ejecutivos se mantuvieron sin cambios en 2024. Sin embargo, los honorarios adicionales por presidir una comisión del Consejo se incrementaron a partir del 1 de enero de 2024 para los presidentes de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento y de la Comisión de Retribuciones.
- Se produjo un aumento en la utilización de las prestaciones personales de vuelo.
- En términos más generales, la retribución de las consejeras es menos volátil, ya que no hay consejeras ejecutivas.

En el "Informe sobre la remuneración de los consejeros" del presente Informe anual se incluye información adicional sobre la remuneración del Consejo de Administración.

Explicación de la retribución del Comité de Dirección

Tanto los conceptos de la retribución como la oportunidad asociada a dichos conceptos para los miembros del Comité de Dirección se mantuvieron sin cambios de 2023 a 2024. El aumento de la retribución media de los miembros del Comité de Dirección en 2024 se debió a factores como:

- Cambios en la composición del Comité de Dirección entre 2023 y 2024: En 2024, el Comité de Dirección estaba integrado por diez miembros, siete hombres y tres mujeres. A título comparativo, el conjunto de datos del año pasado estaba compuesto por nueve miembros del Comité de Dirección, seis hombres y tres mujeres. Por razones de confidencialidad, no se muestra el desglose por género, dado que el conjunto de datos sobre mujeres se refiere únicamente a tres empleadas.
- El final del periodo de tenencia obligatorio de las acciones adjudicadas en 2019;
- El pago de los incentivos anuales de 2024 aprobados; y
- La consolidación en 2024 de la primera asignación de derechos sobre acciones resultante del cambio de enfoque de los incentivos a largo plazo, con la sustitución del Plan de Participación en Resultados por un Plan de Acciones Restringidas (RSP, por sus siglas en inglés).

Los términos de referencia de la Comisión de Retribuciones de IAG establecen que la comisión supervisa la aplicación general de la Política de Retribuciones del Comité de Dirección.

Ratio de remuneración total anual

El ratio de remuneración total anual compara la remuneración total anual de la persona mejor pagada con la mediana de la remuneración total anual de todos los empleados (excluida la persona mejor pagada). La siguiente tabla muestra las cifras del ratio de remuneración del Consejero Delegado de IAG para 2024:

Año	Consejero Delegado cifra única (€'000)	Mediana de la relación de retribución
2024	5.512	92:1

La información de esta tabla sigue la metodología de la Directiva relativa a la presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas (CSRD). La relación de retribución del CEO que se muestra en el Informe de remuneración dentro de la sección de Gobierno corporativo refleja la metodología del Reino Unido.

S1-17 Incidentes, denuncias e incidencias graves relacionados con los derechos humanos Discriminación y derechos humanos

En IAG, nos comprometemos a promover un entorno de trabajo libre de discriminación en el que todas las personas sean tratadas con dignidad y respeto, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, religión/creencia, estado civil, embarazo y maternidad, orientación sexual, género o cualquier otra característica protegida. Nuestros principios básicos de trato justo e igualitario, no discriminación y respeto por los derechos humanos son fundamentales en el Código de conducta de IAG, que se aplica a todos los empleados y directores del Grupo.

Monitoreamos de cerca los incidentes y tomamos las medidas adecuadas. En 2024, se presentaron 97 denuncias de discriminación a través de canales formales contra personas empleadas en todo el Grupo, que están siendo investigadas o se consideraron infundadas. Además, hubo 23 incidentes de discriminación que se consideraron fundamentados. Cuando corresponde, tomamos las medidas adecuadas para abordar los problemas identificados, que pueden incluir medidas disciplinarias.

En 2024, pagamos un total de 45.000 libras esterlinas en multas, sanciones o compensaciones relacionadas con incidentes de discriminación. Esta cantidad corresponde a un acuerdo por un incidente que ocurrió en un año de informe anterior. Este año, no incurrimos en multas, sanciones ni costos de compensación por incidentes que tuvieron lugar en 2024.

En 2024 no se registraron incidentes de violaciones graves de los derechos humanos relacionados con la propia plantilla de IAG, ni multas, sanciones o indemnizaciones asociadas.

Información adicional del ámbito social que debe divulgarse en aplicación de la Ley 11/2018 española

Estándar aplicable: GRI-404-1

S1-13 - Parámetros de formación y desarrollo de capacidades

Formación por género

Parámetro	Horas de formación realizadas			% de empleados formados			Horas medias de formación		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Hombres	22 %	1.968.547	1.616.617	(4)ptos	90 %	94 %	37 %	53,8	39,3
Mujeres	5 %	1.677.638	1.602.474	(1)pto	90 %	92 %	13 %	62,6	55,2
Total	13 %	3.646.185	3.219.091	(3)ptos	90 %	93 %	26 %	57,5	45,8

Formación por categoría de empleado

Parámetro	Horas de formación realizadas			% de empleados formados			Horas medias de formación		
	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023	frente al año anterior	2024	2023
Operaciones aeroportuarias	(10)%	568.156	633.796	(13)ptos	81 %	94 %	16 %	46,4	39,9
Cabina de pasajeros	- %	1.579.609	1.574.677	1 pto	94 %	93 %	4 %	76,4	73,2
Funciones corporativas	77 %	757.217	427.455	3 pto	94 %	90 %	93 %	48,7	25,2
Mantenimiento	31 %	371.101	284.176	2 pto	98 %	96 %	31 %	52,5	40,2
Pilotos	24 %	370.102	298.987	0 pto	97 %	98 %	38 %	46,9	33,9
Total	13 %	3.646.185	3.219.091	(3)ptos	90 %	93 %	26 %	57,5	45,8

Descripción

Se incluye toda la formación obligatoria y no obligatoria, que puede abarcar diversos temas, incluidos los derechos humanos, la lucha contra la corrupción, simuladores de vuelo y cursos de *e-learning*. El porcentaje de empleados formados se refiere a la proporción de empleados que completaron algún tipo de formación dentro del periodo del informe. Las horas medias de formación se calculan en base al total de horas de formación realizadas por plantilla media, prorrateadas por el equivalente a tiempo completo.

Comentarios

En 2024, hemos observado un aumento general del 13% en las horas de formación completadas, lo que supera el crecimiento general de nuestra plantilla. La reducción del 3% en el porcentaje de empleados formados se debe principalmente a la alta rotación y a las nuevas incorporaciones a las operaciones aeroportuarias. Sin embargo, las horas medias de formación han aumentado un 26%, sobre todo en las funciones corporativas, incluidos los programas de desarrollo de liderazgo.

NEIS S2 Trabajadores de la cadena de valor

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

Tema	Nombre	Impacto, riesgo u oportunidad	Descripción	Ubicación
© Conducta empresarial				
Prácticas éticas y cumplimiento normativo	Protección de los denunciantes		Sin protección para los denunciantes, la probabilidad de que los empleados presenten denuncias de conductas poco éticas o ilegales se reduce considerablemente. Esto podría dar lugar a una detección más deficiente y una menor prevención de la mala conducta corporativa, lo que podría tener consecuencias legales y reputacionales para los proveedores y para IAG.	Fases anteriores y operaciones propias
Esclavitud moderna y trata de seres humanos	Esclavitud moderna y trata de seres humanos		Las violaciones de los derechos humanos, en particular los casos de trata de seres humanos y de esclavitud moderna, tienen efectos graves y de gran alcance en las personas, las comunidades y la sociedad.	Fases anteriores y operaciones propias
Cadena de suministro responsable	Garantía de unas prácticas éticas de los proveedores		En las auditorías externas se revisan las condiciones laborales y las prácticas medioambientales, entre otros aspectos, con el fin de garantizar que los proveedores operen de manera ética y responsable. No hacerlo conlleva riesgos reputacionales para IAG.	Fases anteriores
	Condiciones de trabajo desfavorables en la cadena de suministro		Las infracciones de las normas sobre personas y lugares de trabajo del Código de conducta para terceros tienen consecuencias negativas significativas. Estas infracciones pueden afectar a distintos ámbitos, como la salud y seguridad de los trabajadores, los protocolos de seguridad y las prácticas laborales. Unas condiciones laborales desfavorables pueden reducir la productividad y afectar negativamente a los bienes y servicios de IAG. También suponen un riesgo reputacional para el Grupo.	Fases anteriores
	Desigualdades en el tratamiento y las oportunidades de los trabajadores de los proveedores		Las desigualdades en el tratamiento y las oportunidades en los proveedores afectan a varias dimensiones, como el género, la formación y el desarrollo de capacidades, la diversidad y la inclusión de personas con discapacidad. Esto podría afectar negativamente los bienes y servicios recibidos por IAG.	Fases anteriores
	Violación de normas de derechos humanos en las cadenas de suministro		Las violaciones de normas de derechos humanos en las cadenas de suministro se producen cuando los proveedores no respetan principios de derechos humanos fundamentales como la prohibición del trabajo infantil o forzoso. Esto representa riesgos reputacionales y legales para IAG.	Fases anteriores

Impacto negativo

Descripción general

La sección "Conexión con nuestros grupos de interés" de este Informe anual y la sección "Intereses y opiniones de las partes interesadas" de este Estado de sostenibilidad describen los pasos que IAG toma para identificar y gestionar los impactos materiales relacionados con los trabajadores en la cadena de valor, tal como se presenta en nuestro análisis de doble materialidad. La mayoría de estos impactos existen antes de las operaciones de IAG, en sectores que se enumeran según el alcance de nuestra cadena de valor en la sección "BP-1 Base general" de este Estado de sostenibilidad.

Para abordar los problemas materiales en su cadena de suministro, IAG implementa un enfoque de gestión de riesgos proactivo, identificando regiones e industrias de alto riesgo donde es más probable que ocurran tales impactos. A partir del trabajo realizado por el Programa de sostenibilidad de la cadena de suministro IAG GBS, se han identificado riesgos negativos más prevalentes en áreas como uniformes, catering, hoteles y productos a bordo. Esta información ha guiado la interacción de IAG con estas categorías de proveedores para comprender mejor su trabajo y el de sus cadenas de suministro. El programa tiene como objetivo brindar una cooperación más estrecha con estas partes interesadas clave para mitigar los impactos materiales identificados, y tiene como objetivo identificar oportunidades que podrían brindar beneficios recíprocos para IAG, incluidas relaciones laborales a largo plazo, centradas en una gestión de contratos clara y proactiva, objetivos compartidos y asociación mutua de marcas.

IAG también está llevando a cabo una revisión por parte de terceros para mejorar nuestro análisis y evaluación de las normas laborales de la cadena de suministro. Según los términos de referencia de esta revisión, nuestro objetivo será ofrecer una descripción general del ámbito del riesgo para la sostenibilidad y las actividades relacionadas con los posibles proveedores, los medios adecuados para involucrar a los proveedores, como enfoques de cuestionarios, líneas rojas y medidas de mitigación para garantizar que los compromisos de sostenibilidad de IAG no se vean comprometidos, e identificar políticas, procedimientos y otros métodos para la puesta en práctica de medidas de sostenibilidad para terceros actuales. IAG también está desarrollando pautas de remediación para su aprobación por la Comisión SECR en 2025 que reflejen las prácticas actuales del equipo de compras de IAG en caso de que surjan inquietudes.

Condiciones de trabajo desfavorables en la cadena de valor Nuestro enfoque y nuestras políticas

IAG concede una gran importancia a su posición y sus responsabilidades para con los trabajadores de la cadena de valor y suministro.

El Código de conducta para terceros de IAG, en 2024 obliga a los proveedores a aplicar normas deontológicas y jurídicas a sus empleados y subcontratistas. Asimismo, IAG exige que se incluya una "cláusula de sostenibilidad" en sus contratos con proveedores que garantice el cumplimiento del Código de conducta por parte de estos.

Actuaciones, parámetros y metas

Las actuaciones de IAG para mitigar los impactos negativos de las condiciones laborales desfavorables en la cadena de valor incluyen:

- IAG lleva a cabo evaluaciones, encuestas y auditorías de proveedores (por ejemplo, trabajando con SEDEX), que se centran en las condiciones laborales de los trabajadores, el cumplimiento de la legislación laboral y las prácticas en materia de derechos humanos. En 2024, IAG GBS obtuvo y analizó 109 auditorías ASG, frente a las 38 de 2023.
- IAG colabora con organizaciones externas especializadas en la interacción con los trabajadores y en derechos humanos, incluidas autoridades reguladoras y organizaciones benéficas.
- IAG tiene el firme compromiso de proporcionar canales accesibles para expresar inquietudes y para velar por que se subsane cualquier impacto negativo detectado. El Grupo cuenta con un mecanismo de denuncia de irregularidades.
- En 2024, IAG continuó reforzando sus prácticas de diligencia debida mediante el desarrollo de un enfoque centrado en los proveedores que operan en regiones o sectores de alto riesgo.

EcoVadis

IAG somete a seguimiento y evalúa los resultados por medio de ICR, como el número de proveedores auditados y el número de cuestionarios de evaluación de EcoVadis completados. Los resultados se revisan anualmente con el fin de redefinir la estrategia del Grupo y garantizar mejoras continuas.

En 2024, IAG GBS centró su atención en la calidad de la interacción con los principales proveedores incrementando la cobertura de las evaluaciones de EcoVadis hasta el cubrir un 79% del gasto total de IAG. En 2025, IAG GBS seguirá colaborando con los proveedores en función de sus puntuaciones EcoVadis para mejorar su desempeño en materia de sostenibilidad.

A través de la plataforma EcoVadis, IAG colabora con los proveedores para investigar cualquier problema detectado e implementar planes de acción correctiva cuando sea necesario. En los casos en que se identifican violaciones de los derechos humanos, como trabajo forzoso o condiciones de trabajo inseguras, IAG colabora con los proveedores para garantizar que se resuelvan estos problemas o, si es necesario, termina la relación con las partes que no cumplen las normas.

Violación de normas de derechos humanos en las cadenas de suministro

Nuestro enfoque y nuestras políticas

IAG es consciente de que no hacer frente a las violaciones de los derechos humanos, incluida la esclavitud moderna y la trata de seres humanos en sus cadenas de suministro, podría tener consecuencias legales, sociales y reputacionales significativas. Estas violaciones perjudican directamente a las víctimas y sus familias y también podrían dar lugar a sanciones económicas, problemas de cumplimiento, perjuicios sociales, interrupciones de la actividad comercial y daños a la reputación de IAG.

El Código de conducta para terceros de IAG prohíbe expresamente el uso de mano de obra infantil y cualquier forma de trabajo esclavo, en régimen de servidumbre, forzoso e involuntario en prisión, así como la trata o explotación de seres humanos. Asimismo, IAG introdujo una política independiente de derechos humanos en 2024, junto con el Código de conducta y el Código de conducta para terceros ya vigentes.

Esclavitud moderna y trata de seres humanos

La trata de seres humanos es un riesgo específico del sector de la aviación y sus cadenas de valor. Cada año transportamos a millones de pasajeros y colaboramos estrechamente con las autoridades siempre que tenemos alguna sospecha de trata de seres humanos en nuestros vuelos.

IAG también apoya la resolución de la IATA de 2018 que denuncia la trata de personas y las Directrices de la OACI dirigidas a tripulaciones de vuelo y cabina para notificar y denunciar casos de trata de personas en la aviación, además de contribuir activamente al grupo de trabajo de la OACI sobre la lucha contra la trata en la cadena de suministro (AHWG-TSP), un grupo internacional conjunto formado por las empresas del sector y los entes reguladores que proporciona asesoramiento a la OACI y contribuye a la elaboración de material de orientación para la lucha contra la trata de personas en la cadena de suministro de un operador aéreo.

IAG tomará medidas rápidas y contundentes si se detecta alguna evidencia de casos de esclavitud o trata de seres humanos en nuestra cadena de suministro empresarial. Las compañías operadoras forman al personal para que reconozca y sepa reaccionar ante indicios de posibles situaciones de trata de seres humanos y proporcionan procedimientos para denunciar cualquier caso sospechoso.

En 2024, nuestros empleados comunicaron 26 casos sospechosos de trata de seres humanos. Todos los presuntos incidentes fueron comunicados a las autoridades competentes.

Actuaciones, parámetros y metas

IAG ha establecido varios flujos de trabajo destinados a mejorar la comprensión e identificación por parte del Grupo de posibles violaciones de los derechos humanos en la cadena de valor, incluidas medidas para abordar los posibles impactos de la esclavitud moderna y la trata de seres humanos, como se ha descrito anteriormente.

IAG actualizó su Declaración sobre la Esclavitud Moderna y la Trata de Personas y el Registro de casos de esclavitud moderna en 2024. La Declaración sobre la Esclavitud Moderna y la Trata de Personas del Grupo IAG está disponible en su sitio web y se ajusta a lo previsto en la sección 54, parte 5, de la Ley de Esclavitud Moderna de 2015 de Reino Unido y en la sección 11, apartado 4, letra b), epígrafe ii), de la Ley para la Lucha contra el Trabajo Forzoso y el Trabajo Infantil en la Cadena de Suministro de 2023 de Canadá.

IAG también forma a sus empleados y proveedores de alto riesgo para ayudarles a reconocer indicios de trata de personas y otras violaciones de los derechos humanos. La formación incluye directrices y procedimientos de denuncia.

El Grupo elaborará más planes de acciones correctivas para los 109 informes de auditoría que se recibieron en 2024. IAG revisa la metodología para la obtención y programación de auditorías de ASG de sus proveedores utilizando los riesgos por país y por categoría, con el fin de detectar los proveedores de alto riesgo potencial en la cadena de valor.

Desigualdades en el tratamiento y las oportunidades de los trabajadores de la cadena de valor

Nuestro enfoque y nuestras políticas

IAG tiene el empeño de promover un trato equitativo de todos los trabajadores de su cadena de suministro. El Código de conducta para terceros obliga a los proveedores a garantizar la no discriminación, la igualdad de oportunidades y el respeto de la diversidad en sus prácticas laborales.

Los proveedores han de cumplir toda la legislación y regulación aplicable, incluida la relativa a los salarios, las horas de trabajo y el trato equitativo.

Actuaciones, parámetros y metas

Para obtener más información sobre nuestra interacción con los grupos de interés de la cadena de suministro en lo relativo a los impactos materiales identificados en la evaluación de la doble materialidad, véase la sección "Interacción con los grupos de interés" de este Informe anual.

Parámetro	frente al año anterior	2024	2023
Número total de proveedores:	9 %	17.500	15.998
Proveedores evaluados en materia de sanciones y riesgos financieros	9 %	17.500	15.998
Proveedores con evaluaciones de conformidad adicionales	(42)%	232	400
Proveedores críticos sometidos a supervisión periódica de riesgos financieros	(37)%	12	19
Auditorías independientes de ASG recibidas*	187 %	109	38
Número total de evaluaciones de EcoVadis	5 %	597	568

*Las auditorías ASG independientes recibidas en 2024 comprenden 56 auditorías recibidas en 2024, 52 auditorías válidas recibidas en 2023 y 1 auditoría en 2022.

NEIS S4 Consumidores y usuarios finales

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

Tema	Nombre	Impacto, riesgo u oportunidad	Descripción	Ubicación
© Social externo				
Experiencia de cliente	Conexión de personas, negocios y países		Fomentar interacciones globales entre personas, negocios y países de todo el mundo. Al conectar distintos destinos de muchos países, las aerolíneas de pasajeros y carga contribuyen al crecimiento económico, al intercambio cultural y a la cooperación internacional.	Fases posteriores
	Mejora de la experiencia del cliente mediante nuevos productos e inversiones		Los nuevos productos y las novedades de los servicios generan un impacto positivo en la experiencia del cliente, que da lugar a una mayor atracción y satisfacción del cliente.	Fases posteriores
	Mejora de la experiencia del cliente mediante programas de fidelización		Los programas de fidelización mejoran la satisfacción del cliente al ofrecerle recompensas personalizadas y experiencias únicas, lo que a su vez refuerza su fidelidad de marca y propicia una relación más sólida y duradera.	Fases posteriores
	Decisiones informadas del cliente		Dar a los clientes acceso a más información y de forma más clara les permite tomar decisiones con más confianza.	Fases posteriores

Impactos positivo

Visión general

El análisis de doble materialidad de IAG se centró en nuestros clientes, incluidos los pasajeros de ocio y de negocios, los clientes corporativos, los clientes de transporte de mercancías y los clientes que interactúan con las aerolíneas del Grupo a través de sus programas de fidelización. Todos los clientes que interactúan con los productos y servicios de IAG están cubiertos por los temas de materialidad de impacto positivo identificados (descritos en el apartado SBM-3 anterior). Consulte la sección "Conexión con nuestros grupos de interés" de este Informe anual para obtener más detalles sobre la participación y las iniciativas empleadas para abordar los impactos materiales identificados en relación con nuestros clientes.

En todo el Grupo, las compañías operadoras implementan y coordinan iniciativas para gestionar los impactos materiales identificados anteriormente en beneficio de sus clientes.

Las iniciativas relacionadas con la participación de los clientes en cuestiones medioambientales, incluidas las reducciones de emisiones, se informan al ISN, SSG y a la Comisión SECR de IAG según sea necesario. El Consejero Delegado de IAG es el máximo responsable de las operaciones diarias del Grupo, incluido nuestro plan de transformación para ofrecer mejores experiencias a los clientes. Esto incluye un incentivo de gestión relacionado con la satisfacción del cliente establecido por el Consejo a principios de año, tras una recomendación del Comisión de Retribuciones. El ICR de este incentivo se mide utilizando el NPS de IAG para medir la lealtad y la experiencia de las relaciones con los clientes del Grupo. Se calcula en función de las respuestas de la encuesta sobre la probabilidad de recomendar, restando el porcentaje de clientes que son "detractores" del porcentaje de clientes que son "promotores". La ponderación de cada aerolínea en la puntuación general del NPS refleja las áreas de enfoque del Grupo para 2024. Consulte el informe de la Comisión de Retribuciones para obtener más información.

Enfoque y políticas

Nuestros clientes son fundamentales para el éxito de IAG. Nos eligen principalmente por nuestra amplia red y programación, y porque confían en nuestras marcas. Volamos desde Europa a los cinco continentes. Gracias a nuestra amplia gama de acuerdos, nuestros clientes se benefician de una red global aún mayor que cubre la mayoría de los países del mundo.

Conectando personas, negocios y países

La reactivación de nuestra red ha supuesto más oportunidades para que las personas y las empresas se conecten. Esto es importante para el rendimiento de IAG, pero también tiene un impacto positivo en las economías en las que operamos. La aviación impulsa las economías, apoya el empleo y desarrolla las cadenas de suministro a nivel mundial.

Decisiones informadas del cliente

Nuestro objetivo es ofrecer a los clientes propuestas inigualables y una cartera de marcas de categoría mundial dirigidas a espacios de demanda y ocasiones de viaje específicos. Proporcionar una experiencia del cliente sobresaliente en todos los niveles del negocio y en todas las marcas nos permitirá situarnos a la cabeza del mercado.

Para ello, ofrecer a los clientes acceso a más información de forma más clara les permite tomar decisiones con mayor seguridad. Algunos ejemplos de ello son facilitar a los clientes información sobre nuestro programa de sostenibilidad y cómo las aerolíneas del Grupo pueden ayudar a los clientes en sus viajes.

Al comunicar eficazmente sus esfuerzos para reducir las emisiones, IAG demuestra su compromiso con la sostenibilidad y la responsabilidad ambiental ante los clientes, lo que puede ayudar a generar confianza entre ellos para que tomen decisiones más informadas y seguras.

Experiencia del cliente mejorada a través de nuevos productos e inversiones

Invertir en mejoras de productos para enriquecer la experiencia del cliente se alinea con las propuestas de marca de las aerolíneas de IAG, fomentando una mayor atracción, satisfacción y lealtad entre los pasajeros.

Las aerolíneas del Grupo adaptan estas mejoras para satisfacer las necesidades específicas de los clientes. Por ejemplo, las aerolíneas del Grupo han adaptado sus preferencias dietéticas a preferencias específicas, como menús veganos, lo que demuestra nuestro compromiso de adaptarnos a las necesidades y preferencias de nuestros clientes.

Mejora de la experiencia del cliente mediante programas de fidelización

Las aerolíneas del Grupo reconocen a nuestros clientes más fieles a través de programas de fidelización, que permiten a los clientes obtener recompensas en una amplia gama de artículos cuando vuelan con nuestras aerolíneas y socios. De esta manera, se crea valor tanto para IAG como para nuestros clientes, y se afianza esta relación.

IAG Loyalty permite a los miembros de programas de fidelización basados en Avios acumularlos y canjearlos. Los miembros pueden desbloquear recompensas canjeando Avios por vuelos, hoteles y productos adicionales.

Actuaciones, parámetros y metas

Las acciones adoptadas (además de las previstas en la sección de Estrategia del Informe anual) incluyen:

Conectando personas, negocios y países

En 2023, encargamos un estudio a la consultora PwC que analizó por primera vez el impacto económico de IAG en la UE y Reino Unido. Se tomó 2019 como período de referencia (el último año completo de vuelos antes de la pandemia). PwC estimó que IAG proporciona más de 600.000 puestos de trabajo en la región de forma directa e indirecta, lo que contribuye con casi 70.000 millones de euros al PIB de la UE y el Reino Unido.

IAG también considera que la experiencia laboral es una forma valiosa de apoyar el empleo local, al involucrar a los jóvenes en las compañías operadoras y plataformas comerciales de IAG, desarrollando sus habilidades y preparándolos para posibles carreras profesionales. Muchas de nuestras compañías operadoras ofrecen programas e iniciativas que respaldan este objetivo.

Decisiones informadas del cliente

IAG pretende ofrecer una comunicación clara sobre cuestiones clave de sostenibilidad, como la reducción de emisiones, mediante el desarrollo de paneles de emisiones y la ampliación de los canales de comunicación. Esto incluye la publicación de estados de sostenibilidad a nivel de Grupo y por parte de alguna de nuestras aerolíneas. Las aerolíneas del Grupo también ofrecen a los clientes información en sus sitios web para ayudarles durante su viaje, a través de servicios como el «Compromiso con el Cliente» de British Airways, el compromiso de servicio de Iberia, las páginas web de experiencia y soporte de Aer Lingus, la “Información útil” de Vueling y la página web del centro de ayuda de LEVEL.

A través de estos canales, junto con las revistas a bordo y los mostradores de información de las salas VIP del aeropuerto, las aerolíneas del Grupo ofrecen a los clientes la oportunidad de aprender más sobre nuestro programa de sostenibilidad. Las aerolíneas del Grupo también ofrecen a los clientes la oportunidad de marcar una diferencia contribuyendo a proyectos climáticos que incluyen la captura de carbono y SAF, y proyectos comunitarios.

Compañías operadoras de IAG como BA Holidays, también están fijando objetivos para involucrar a sus clientes en iniciativas de sostenibilidad, incluyendo a un millón de clientes en acciones positivas para la naturaleza para 2030, y brindar orientación y recomendaciones sobre cómo viajar y disfrutar de unas vacaciones con menores impactos negativos y mayores impactos positivos para 2025.

Utilizar la valoración del cliente

Los clientes de las aerolíneas de IAG pueden proporcionar comentarios y detalles de las quejas de múltiples maneras, tanto a través de los sitios web de las aerolíneas de IAG como por correo o llamando a los centros de contacto con el cliente. Los tipos de quejas recibidas de los clientes varían significativamente, pero generalmente están relacionadas con temas de retrasos, cancelaciones, equipaje, experiencia del viaje y reservas.

Para gestionar las quejas de los clientes, las aerolíneas de IAG cuentan con equipos de atención al cliente especializados que están especialmente capacitados para ofrecer un servicio de atención al cliente excelente y resolver los problemas de forma rápida y satisfactoria. A través de sus sistemas de reclamaciones, las aerolíneas de IAG realizan un seguimiento y control de forma activa de la resolución de las quejas de los clientes utilizando métricas que incluyen el tiempo transcurrido entre la recepción de la reclamación y la primera comunicación con el cliente, o el número de casos planteados que se han cerrado con éxito.

Todas las aerolíneas de IAG también ofrecen a los clientes la posibilidad de ejercer su derecho a reclamar una compensación en virtud del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, 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 retraso elevado de los vuelos. Además, los clientes pueden utilizar los canales de contacto de las aerolíneas de IAG para presentar reclamaciones de compensación económica relacionadas con incidentes relacionados con el equipaje y otros gastos económicos, que son evaluados y resueltos por los equipos de relaciones con el cliente de IAG.

Las aerolíneas del Grupo analizan los comentarios de los clientes utilizando las puntuaciones NPS y CSAT para decidir sobre las prioridades comerciales durante la etapa de planificación comercial y priorizar las iniciativas internas para impulsar mejoras en la satisfacción del cliente. La Net Promoter Score (NPS), que influye sobre las prioridades comerciales durante la etapa de planificación comercial, los indicadores del centro de contacto que evalúan nuestra eficiencia, eficacia y calidad de las interacciones con nuestros clientes y el compromiso de satisfacción del cliente (CSAT, por sus siglas en inglés) que califica la experiencia de los clientes en puntos de contacto clave durante su recorrido.

Parámetro	Objetivo 2024	2024
IAG NPS	28,6	22,6

Experiencia del cliente mejorada a través de nuevos productos e inversiones

Las compañías operadoras del Grupo siguen incorporando nuevos productos para mejorar la experiencia de nuestros clientes. Por ejemplo, en 2024 British Airways Holidays se alió con el socio de alquiler de vehículos del Grupo para avanzar en las comunicaciones transparentes con los consumidores sobre las etiquetas de los productos de alquiler de vehículos eléctricos e híbridos, e introdujo por separado un nuevo filtro de búsqueda de hoteles para permitir a los clientes encontrar propiedades que estén avanzando activamente en la sostenibilidad a través de estándares reconocidos por la industria.

Mejora de la experiencia del cliente mediante programas de fidelización






En 2024, IAG Loyalty experimentó un crecimiento significativo de la participación de los clientes en nuestros programas. Los clientes acumularon un 24% más de Avios y canjearon un 20% más que en 2023. Introdujimos nuevas marcas asociadas, lo que facilita a nuestros miembros la obtención de Avios con sus gastos diarios.



Ahora los clientes pueden utilizar sus Avios para pagar casi el 100% del valor de los vuelos de British Airways, y pueden vincular sus cuentas de Iberia Plus y de Vueling Club en un nuevo monedero digital. IAG Loyalty también lanzó nuestro primer vuelo de largo radio Avios-Only y amplió los vuelos Avios-Only a los miembros de Iberia Plus y AerClub.

IAG Loyalty, en asociación con British Airways, también está involucrando a los clientes en otros impactos materiales relacionados con la sostenibilidad y el 30 de diciembre anunció que, a partir de abril de 2025, los miembros del British Airways Executive Club podrán ganar hasta 1.000 *Tier Points* por año al contribuir con SAF.

NEIS G1 Conducta empresarial

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

Tema	Nombre	Impacto, riesgo u oportunidad	Descripción	Ubicación
© Conducta empresarial				
Prácticas éticas y cumplimiento normativo	Protección de los denunciantes		Si se protege de posibles represalias a quienes denuncian irregularidades, es más probable que los empleados denuncien conductas poco éticas o ilegales, lo que permite la detección temprana y la prevención de faltas de conducta de las empresas.	Fases anteriores y operaciones propias
Cadena de suministro responsable	Garantía de unas prácticas éticas de los proveedores		En las auditorías externas se revisan las condiciones laborales y las prácticas medioambientales, con el fin de garantizar que los proveedores operen de manera ética y responsable.	Fases anteriores
Gobierno corporativo	Sostenibilidad incorporada a la estrategia empresarial global		La integración de las prácticas, los objetivos y las metas de sostenibilidad en el marco general de negocio de la empresa trasluce un compromiso con la creación de valor a largo plazo y las prácticas empresariales responsables, que alinea las estructuras de gobierno con las metas de sostenibilidad.	Operaciones propias
	Creación de órganos internos de gobierno de la sostenibilidad		El establecimiento en el seno de la empresa de órganos de gobierno interno destinados a supervisar y garantizar el cumplimiento de los requisitos regulatorios afecta positivamente a una empresa al mejorar la supervisión, la rendición de cuentas y la gestión de riesgos relacionados con cuestiones de sostenibilidad.	Operaciones propias
	Incentivos económicos de los directivos vinculados a la eficiencia en materia de carbono		IAG alinea sus metas de sostenibilidad con los incentivos de gestión financiera, fomentando la innovación y la inversión en prácticas respetuosas con el medioambiente.	Operaciones propias

 Impacto positivo  Impacto negativo

G1-1- Cultura corporativa y políticas de conducta empresarial

En IAG, nuestros principios fundamentales incluyen el trato justo y equitativo, la no discriminación, la justicia y el respeto de los derechos humanos. Estos principios son elementos fundamentales del Código de conducta de IAG, que se aplica a todos los empleados y directivos del Grupo. Se han brindado a los empleados de acceso a de formación y desarrollo, que garantizan que conozcan debidamente temas fundamentales, como el Código de conducta y el cumplimiento de las leyes de competencia.

Las compañías operadoras son responsables de sus propias políticas y procedimientos complementarios para los empleados, incluidos unos marcos de retribución adaptados a los mercados y las funciones locales para garantizar que siguen siendo competitivos a la hora de atraer el mejor talento. En algunas de las compañías operadoras se ha introducido una selección más amplia de prestaciones para empleados y planes de reconocimiento.

En cuanto a la retribución de los altos directivos de nuestras compañías operadoras, nos hemos centrado deliberadamente en la retribución variable y los incentivos a largo plazo, vinculando la remuneración de los directivos a los resultados y los objetivos estratégicos a largo plazo para impulsar así el desempeño. Hemos adoptado un enfoque comedido en la remuneración de los directivos, manteniendo nuestro compromiso con la equidad y la competitividad.

Nuestras compañías operadoras se han centrado en firmar convenios colectivos con los sindicatos para garantizar unos salarios justos, competitivos y sostenibles, que proporcionan estabilidad a nuestro negocio y a nuestros empleados en tiempos difíciles. Existen convenios colectivos para el 85% de los trabajadores.

IAG cumple los convenios de la Organización Internacional del Trabajo, OIT. Estos convenios abarcan principios y derechos fundamentales en el trabajo: libertad de asociación, reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva, eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio, eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación.

Las compañías operadoras de IAG mantienen un diálogo efectivo a través de los foros de empleados y de los sindicatos allí donde están reconocidos. Además, el Comité de Empresa Europeo (CEE) de IAG facilita la comunicación y la consulta entre los empleados y la dirección sobre asuntos europeos transnacionales. El CEE está integrado por representantes de los distintos países del EEE. Se reúne varias veces al año.

Todas las compañías operadoras siguen prestando especial atención a la interacción con los empleados y a escucharlos para tener en cuenta sus opiniones, y utilizan varios canales para ello. Además de las iniciativas específicas para medir la satisfacción de los empleados, IAG lleva a cabo dos veces al año una encuesta sobre el OHI para hacer un seguimiento de nuestra transformación y desarrollo cultural, y para comparar las prácticas de gestión y los directivos con un marco externo global. Además del apoyo directivo, cada compañía operadora ha creado equipos para identificar temas e incorporarlos a los planes generales del ámbito de las personas.

Por último, los miembros del Consejo llevan a cabo visitas de interacción con el personal a todas nuestras compañías operadoras, en las que se reúnen con distintos empleados y directivos en su lugar de trabajo para comprender mejor los retos y oportunidades de los diferentes negocios, los problemas de los empleados y los niveles de compromiso de estos. Estas visitas permiten al Consejo tener una perspectiva equilibrada de los puntos de vista de los grupos de interés y sirven de respaldo al proceso de toma de decisiones general.

Formación y desarrollo de las capacidades

Cada compañía operadora es responsable del aprendizaje, el desarrollo y la gestión del talento dentro de su negocio y de garantizar que su plantilla tiene las competencias necesarias para apoyar su estrategia.

Aunque las políticas y los programas de formación se aplican a nivel de las compañías operadoras y funcional, todas las empresas deben impartir cursos obligatorios de formación corporativa sobre temas como el Código de conducta, el cumplimiento de la legislación en materia de competencia, el cumplimiento de la normativa de lucha contra el soborno y la corrupción, y la privacidad, seguridad y protección de datos.

Política de denuncia de irregularidades

IAG cuenta con una política de denuncia de irregularidades para todo el Grupo y un canal de denuncia de irregularidades consolidado proporcionado por un proveedor externo independiente donde se pueden expresar inquietudes de forma anónima y confidencial. Este canal está a disposición de los miembros del personal, así como de los proveedores, y la información sobre cómo acceder a él se publica en el Código de conducta de IAG y en el Código de conducta para terceros. Si algún empleado tiene alguna duda sobre un comportamiento poco ético o sobre la integridad de la organización, se le anima a que hable primero con su responsable directo o con un miembro de los equipos Jurídico, de Cumplimiento o de Recursos Humanos. Del mismo modo, se insta a los proveedores a dirigirse a su contacto principal dentro de la empresa. En cualquier caso, el canal de denuncia de irregularidades está a disposición de todo aquel que desee expresar una inquietud.

IAG no tolera ningún tipo de represalia contra las personas que utilicen el canal de denuncia o cualquier otra denuncia oficial de irregularidades o contribuyan a las investigaciones derivadas de las denuncias presentadas a través de dichos canales o de cualquier otra reclamación oficial. Los equipos de Cumplimiento clasifican las denuncias recibidas para cada compañía operadora para dirigir las al área más adecuada para su investigación, manteniendo la

	frente al año anterior	2024	2023	2022	2021	2020
Informes a través del canal <i>Speak Up</i> (denuncia de irregularidades)	23%	399	324	252	164	193

Véanse las secciones "NEIS S1 - Personal propio" y "NEIS S2 - Trabajadores de la cadena de valor" del presente Estado de sostenibilidad para obtener más información sobre el Código de conducta de IAG y las políticas de denuncia de irregularidades.

G1-2 - Gestión de las relaciones con los proveedores

Normas relevantes: GRI 308-2, GRI 414-2

Enfoque y políticas

El equipo de Compras del Grupo de IAG GBS lidera el Programa de Sostenibilidad de la Cadena de Suministro actuando en cuatro áreas clave:

- Compartir el Código de conducta para terceros con los proveedores;
- Facilitando la realización de análisis de riesgos y evaluaciones de sostenibilidad independientes;
- Coordinando auditorías de responsabilidad social corporativa (RSC); e
- Integración de la sostenibilidad como norma en el proceso de compras.

En 2024, IAG GBS implementó un Comité de sostenibilidad con representación de los equipos de Sostenibilidad de IAG GBS, Compras de IAG GBS, Sostenibilidad de IAG y Legal de IAG. El Comité desarrolla los objetivos relacionados con las áreas clave mencionadas anteriormente y monitorea el progreso mediante informes sobre los indicadores clave de rendimiento relevantes, como se indica en la sección "NEIS S2: Trabajadores de la cadena de valor" de este Estado de sostenibilidad.

Las actualizaciones del programa se incorporan a la red de sostenibilidad de IAG (ISN), al Sustainability Steering Group (SSG) y a la Comisión de Seguridad, Medioambiente y Responsabilidad Corporativa (SECR) según sea necesario.

Todos los proveedores se someten también a una evaluación de cumplimiento anual para identificar posibles riesgos legales y financieros. Los equipos de compras y cumplimiento del Grupo evalúan a los proveedores que presentan niveles de riesgo potencialmente más altos y aplican planes de mitigación cuando es necesario. Todos los problemas se señalan a los responsables de riesgos del Grupo para que adopten conjuntamente las medidas oportunas.

IAG GBS ha verificado la base de proveedores activa existente y las relaciones interlínea de las aerolíneas de IAG en Rusia y Bielorrusia con el fin de determinar las posibles consecuencias de las sanciones comerciales decretadas con motivo de la guerra en Ucrania, así como las medidas a tomar. IAG ha proporcionado a las compañías operadoras apoyo sobre las medidas de mitigación que deben adoptarse (por ejemplo, suspensión/bloqueo de pagos), en coordinación con los equipos de Cumplimiento.

independencia en este proceso de investigación. El Código de conducta y la política de denuncia de irregularidades (*Speak Up*) prevén explícitamente medidas de protección de los denunciantes, con el fin de garantizar que las personas que denuncien irregularidades de buena fe estén protegidas de cualquier represalia.

La Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG revisa anualmente la eficacia del canal externo de denuncia de irregularidades y los correspondientes canales internos de comunicación. Esta revisión anual considera el volumen de denuncias por categoría; la puntualidad del seguimiento; el proceso y la responsabilidad del seguimiento; los nuevos temas y la experiencia adquirida; y cualquier cuestión planteada de importancia para los estados financieros o la reputación del Grupo o para otras áreas del cumplimiento.

Durante 2024, IAG recibió 399 denuncias a través de su plataforma *Speak Up*. Cada denuncia fue evaluada cuidadosamente y todos los casos relevantes fueron investigados de forma independiente bajo la supervisión de los responsables de cumplimiento de cada compañía operadora, de acuerdo con los procedimientos de la plataforma *Speak Up* de IAG.

Actuaciones, parámetros y metas

El Código de conducta se sigue compartiendo con los nuevos proveedores como parte del proceso de incorporación. Se pide a los nuevos proveedores que confirmen su compromiso de alcanzar las cero emisiones netas en 2050 y la necesidad de una hoja de ruta, respaldada por planes viables, para lograr este objetivo.

IAG GBS también se ha asociado con EcoVadis, proveedor líder del mercado de evaluaciones de sostenibilidad empresarial, para realizar las evaluaciones de los proveedores con una metodología exhaustiva que abarca el medioambiente, los derechos humanos y laborales, la ética y las compras sostenibles. Esto facilita a IAG y a sus proveedores una referencia para las mejoras, y los proveedores pueden dar a conocer esta puntuación a los clientes y otros grupos de interés con el fin de promover la sostenibilidad en todo el sector.

Una vez que la evaluación se comunica a IAG GBS, los resultados se revisan para garantizar que el desempeño de los proveedores en materia de sostenibilidad esté en sintonía con la visión y la estrategia de IAG. Si la puntuación de desempeño de un proveedor es inferior a 45 (sobre 100), se solicita un plan de acción correctiva (CAP, por sus siglas en inglés) para su mejora.

En 2024, IAG GBS ha continuado trabajando para disponer de evaluaciones EcoVadis que cubran el 79% del gasto total del Grupo.

IAG se convirtió en miembro de SEDEX en 2023. SEDEX proporciona información para ayudar a las empresas a mejorar su desempeño en materia de ASG. Como parte de los requisitos de adhesión al Código de conducta para terceros, los proveedores están sujetos a análisis en virtud de un protocolo laboral y de derechos humanos, como la metodología de Auditoría de Comercio Ético de los Miembros de SEDEX (SMETA, por sus siglas en inglés). IAG espera conocer información sobre las prácticas éticas de sus proveedores, incluidas las auditorías.

IAG GBS ha integrado los aspectos de sostenibilidad en el funcionamiento diario de la organización e incluye metas de sostenibilidad en los objetivos de rendimiento de todos los empleados de IAG GBS.

G1-3 - Prevención y detección de la corrupción y el soborno Nuestro enfoque y nuestras políticas

IAG y sus compañías operadoras no toleran ninguna forma de soborno o corrupción. Esto se declara de manera explícita en el Código de conducta del Grupo y en las políticas relacionadas, que están a disposición de todos los consejeros y empleados. En el Código de conducta para terceros también figura una declaración de política antisoborno.

IAG cuenta con una política de prevención de la corrupción y el soborno para todo el Grupo. Este documento establece las normas mínimas que se espera que cumplan el Grupo, sus ejecutivos y sus empleados, e incluye definiciones y orientaciones sobre sobornos, obsequios y atenciones, donaciones políticas y benéficas, funcionarios públicos y pagos de agilización, entre otros aspectos.

Cada compañía operadora del Grupo tiene un responsable de cumplimiento, al que se ha encomendado la gestión del programa de prevención del soborno en su negocio. Los equipos de Cumplimiento de todo el Grupo se reúnen periódicamente a través de grupos de trabajo y grupos directivos, bajo la coordinación del Director de Ética y Cumplimiento del Grupo IAG, para llevar a cabo una revisión anual de los riesgos de soborno a nivel de las compañías operadoras y del Grupo.

Actuaciones, parámetros y metas

Los principales riesgos de cumplimiento identificados para 2024 no cambiaron con respecto al año anterior y están relacionados con el uso de terceros, las decisiones operativas y comerciales que implican a organismos gubernamentales y el uso inapropiado de obsequios y atenciones. En 2024, al igual que en 2023, no se identificaron infracciones importantes en materia de cumplimiento. La formación en materia de lucha contra el soborno y la corrupción es obligatoria para todo el personal pertinente de las compañías operadoras de IAG y de las funciones del Grupo. Los requisitos individuales de formación los establece cada compañía operadora y cada función, y vienen determinados por factores como el nivel y las responsabilidades de cada empleado. En 2019 se puso en marcha un módulo de *e-learning* de prevención de sobornos para todo el Grupo, que debe completarse cada tres años.

Para identificar, gestionar y mitigar los posibles riesgos de soborno y corrupción, IAG utiliza un proceso de diligencia debida con terceros basado en el riesgo, que incluye exámenes, informes externos, entrevistas y visitas a las instalaciones en función del nivel de riesgo que presente un tercero. Todos los riesgos identificados durante el proceso de diligencia debida se analizan, y se establece un plan de mitigación según sea necesario. Ciertos riesgos podrían dar lugar a la extinción de la relación propuesta o existente con la contraparte. La Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG recibe una actualización anual sobre el programa de cumplimiento antisoborno.

IAG cuenta con procesos y procedimientos en todo el Grupo, como la investigación y gestión de proveedores, los procedimientos de Know Your Counterparty y las políticas y controles financieros, que ayudan a luchar contra el blanqueo de dinero y otros riesgos de cumplimiento en todo el negocio.

	Parámetro	Unidad	2024
Empleados que completaron la formación sobre el Código de conducta		#	56.495
Empleados que completaron la formación sobre prevención de sobornos*		#	12.088

*denota la formación total completada durante un periodo de 3 años

G1-4 - Casos de corrupción o soborno

En 2024, al igual que en 2023, no se presentaron demandas judiciales por corrupción contra el Grupo y sus compañías operadoras, y la dirección no tiene conocimiento de ningún caso inminente ni de ninguna cuestión subyacente.

G1-5 - Influencia política y actividades de los grupos de presión

El sector de la aviación reducirá sus emisiones de carbono durante su ciclo de vida más rápidamente con el apoyo de sus grupos de interés y de las políticas públicas. El Grupo y sus aerolíneas interactúan regularmente con los principales grupos de interés: gobiernos y reguladores, accionistas, entidades de crédito y otros grupos de interés financieros, asociaciones sectoriales, clientes, proveedores, empleados, comunidades, ONG e instituciones académicas, para promover el apoyo a la reducción de las emisiones y compartir los avances de nuestra estrategia *Flightpath net zero*. El marco de gobierno interno garantiza que la interacción con los grupos de interés en materia de cambio climático sea coherente con las cuestiones materiales y los objetivos medioambientales.

Posiciones clave sobre el cambio climático

IAG apoya enfoques económicamente viables para alcanzar las cero emisiones netas para 2050, avanzar en soluciones bajas en carbono y apoyar los esfuerzos internacionales para converger hacia la aspiración de limitar el calentamiento global a 1,5 °C.

A continuación, se enumeran las actuaciones llevadas a cabo por IAG en asociaciones centradas en la política de aviación en Reino Unido, en España y a nivel global. Si se considera que las posturas en materia de cambio climático de las asociaciones sectoriales son sustancialmente más débiles o incoherentes con las posturas internas de IAG, los representantes de IAG participan en grupos de trabajo y responden a consultas para dar a conocer nuestras posiciones y avanzar de forma constructiva hacia la convergencia.

A IAG le enorgullece que sus puntos de vista en materia de cambio climático coincidan con los de todas las organizaciones de las que es miembro (véase más abajo). IAG ha influido positivamente en este resultado aportando su experiencia y su tiempo para impulsar los compromisos de cero emisiones netas, así como para crear y apoyar hojas de ruta hacia las cero emisiones netas en organizaciones como SA, A4E, **one**world, y ATAG. IAG también ha impulsado y fomentado objetivos más ambiciosos de uso de SAF en JZT, **one**world y WEF. IAG y las principales asociaciones sectoriales están inscritas en el Registro de Transparencia de la UE.

Principios clave del compromiso climático

La aviación es una industria global e IAG mantiene su compromiso con enfoques de política globales. IAG apoya la fijación de precios del carbono como instrumento clave para determinar tanto el ritmo de reducción de las emisiones de la industria de la aviación como el equilibrio entre las reducciones dentro y fuera del sector. Abogamos por el uso de las tecnologías de absorción de las emisiones de gases de efecto invernadero en los mercados de carbono, tanto por medios naturales como mecánicos. Para 2050 nos hemos comprometido a utilizar únicamente la absorción de gases de efecto invernadero para cubrir nuestras emisiones de carbono.

IAG también da prioridad a la promoción de los SAF, ya que se trata de un elemento clave para la reducción de emisiones de ciclo de vida en la próxima década, y apoya las políticas sobre eficiencia operativa y compensación y captura de carbono.

El Grupo trata de asegurar que las políticas aplicadas sean eficaces y justas para las distintas aerolíneas.

Organizaciones a las que pertenece	Participación de IAG en organizaciones y actuaciones para lograr posturas coherentes o avanzar hacia ellas
------------------------------------	--

Ámbito mundial

Coalition Negative Emissions	Miembro fundador en 2020. Miembro del Steering Group y colaborador activo en las respuestas a las consultas del Gobierno británico sobre cómo potenciar las absorciones de carbono.
oneworld (representa a 15 aerolíneas)	En 2020 y 2021 presidió la Junta de Estrategia Medioambiental (ESB) y coordinó la hoja de ruta hacia las cero emisiones netas y el objetivo de consumir un 10% de SAF. En 2023 acogió dos reuniones de la ESB en Londres, y sigue prestando apoyo al avance de las soluciones bajas en carbono.
Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG)	Importante contribución en 2020 y 2021 a la hoja de ruta de la aviación mundial para alcanzar el objetivo de las cero emisiones netas, que contribuyó a conformar las prioridades del sector para el avance continuo de soluciones bajas en carbono.
Foro Económico Mundial (FEM) - Coalición Clean Skies for Tomorrow	Colaborador habitual en informes sobre cómo aumentar el consumo de SAF como alternativa baja en emisiones de carbono, ha defendido un consumo de SAF del 10% para 2030.
IATA (representa a 300 compañías aéreas de todo el mundo)	Presidió el Consejo Asesor sobre Sostenibilidad y Medioambiente (SEAC) de la IATA. El Director de Sostenibilidad de IAG representa al Grupo en los grupos de trabajo de la IATA para avanzar en las políticas de soluciones bajas en carbono. Apoyó la defensa del compromiso de cero emisiones netas en la OACI y el refuerzo de los valores de referencia de CORSIA en 2021. Moderó una mesa redonda en la sesión inaugural del simposio mundial sobre sostenibilidad de la IATA que tuvo lugar en Madrid en octubre de 2023.
Sustainable Markets Initiative (SMI)	En febrero de 2024, Luis Gallego, Consejero Delegado de IAG, fue nombrado presidente del grupo de trabajo sobre la industria de la aviación del Sustainable Markets Initiative (SMI). El grupo de trabajo sobre la industria de la aviación del SMI está trabajando para acelerar el uso de SAF para 2030, además de respaldar líneas de trabajo que desarrollarán el uso de tecnología y combustibles transformadores y mejorarán la gestión de las estelas de condensación.

Organizaciones a las que pertenece	Participación de IAG en organizaciones y actuaciones para lograr posturas coherentes o avanzar hacia ellas
------------------------------------	--

España y Europa

Grupo Español para el Crecimiento Verde	Creado en 2023. Iberia es uno de los más de 50 miembros corporativos que apoyan el crecimiento verde.
Alianza Española para la Sostenibilidad del Transporte Aéreo (AST)	Los principales actores del sector del transporte aéreo español formaron esta alianza con el objetivo de promover el desarrollo de una aviación sostenible. Se han definido tres grupos de trabajo para responder a los principales retos a los que se enfrenta actualmente el sector: eficiencia operativa, SAF y políticas.
Airlines 4 Europe (A4E)	Socio fundador. Impulsó el desarrollo de una hoja de ruta hacia las cero emisiones netas en 2021, apoyó las respuestas a la consulta ReFuelEU y otros trabajos para promover soluciones bajas en carbono. En 2023, IAG apoyó la actualización de la hoja de ruta para la descarbonización de A4E y ha participado en grupos de trabajo para desarrollar soluciones para las emisiones distintas del CO ₂ .

Reino Unido

Sustainable Aviation (SA)	Es uno de los 13 miembros del Consejo de SA, que dirige las actividades de los 44 miembros. Impulsó el desarrollo de la hoja de ruta hacia las cero emisiones netas de SA en 2023, que por primera vez incluía el impacto en la demanda de esa transición. IAG también participó activamente en flujos de trabajo para promover soluciones bajas en carbono.
Jet Zero Taskforce (JZT)	Preside el SAF Delivery Group y apoyó la creación de la estrategia UK Jet Zero Strategy en 2022 para cumplir el objetivo de cero emisiones netas en la aviación de Reino Unido en 2050. El Consejero Delegado de British Airways es miembro de la organización.
Royal Aeronautical Society (RAeS) - grupo Greener by Design (GbD)	Miembro del Comité Ejecutivo de GbD, asistió a conferencias sobre los impactos distintos del CO ₂ en 2022 y 2023 para comprender la mejor manera de mitigar estos efectos.

G1-6 - Prácticas de pago

Las condiciones de pago estándar de IAG con los proveedores son de un plazo de 30 días netos desde la recepción de la factura, cumpliendo los requisitos de la legislación aplicable. En 2024, el tiempo medio de pago de las facturas desde la fecha de la facturación fue de 27 días. El porcentaje de pagos que se ajustó a las condiciones de pago estándar fue del 89%. No existen procedimientos legales relacionados con los pagos atrasados a los proveedores. Además, varias de las compañías operadoras cumplen con obligaciones de información adicionales, tanto legales como voluntarias. Los pagos a los proveedores se controlan activamente con el objetivo de garantizar que se cumplen las condiciones de pago en el caso de los proveedores que son pequeñas y medianas empresas.

Información adicional del ámbito del gobierno que debe divulgarse en aplicación de la Ley 11/2018 española

Subvenciones públicas recibidas

Normas relevantes: GRI 201-4

	Unidad	frente al año anterior	2024	2023	2022	2021	2020
Total de subvenciones públicas	Millones de euros	(34)%	157	238	293	707	474
Derechos de emisión de los RCDE de Reino Unido y la UE a coste cero	Millones de euros	(35)%	153	235	273	277	122

Descripción

Las subvenciones públicas se definen como los derechos de los Regímenes de comercio de derechos de emisión (RCDE) de la UE, Suiza y Reino Unido concedidos a coste cero, subvenciones de formación de personal, subvenciones de combustible y de apoyo para rutas en Iberia y British Airways, respectivamente. Los derechos de los RCDE se mantienen a los precios pagados por dichos derechos durante el año de reporte.

Comentarios

Las compañías operadoras del Grupo reciben algunos derechos de emisión de los RCDE de la UE y de Reino Unido a coste cero y compran el resto de los derechos necesarios para cumplir las obligaciones anuales de cumplimiento en los mercados de los RCDE de la UE y Reino Unido.

Beneficio/(pérdida) contable antes de impuestos

Normas relevantes: GRI 207-4

	Unidad	frente al año anterior	2024	2.023,00	2022	2021	2020
Reino Unido	Millones de euros	21 %	1.946	1.610	46	(2.417)	(4.512)
España	Millones de euros	16 %	1.460	1.254	408	(705)	(2.538)
República de Irlanda	Millones de euros	(17)%	141	170	(41)	(368)	(556)
Otros países	Millones de euros	(27)%	16	22	2	(16)	(204)

Descripción

Beneficios por país: el resultado contable consolidado del Grupo en el ejercicio, desglosado por el país en el que está sujeto a impuestos.

Comentarios

La vuelta a la rentabilidad en la mayoría de los principales países en los que opera IAG refleja la recuperación de los negocios del Grupo tras el brote mundial de COVID-19.

Impuestos sobre beneficios pagados

Normas relevantes: GRI 207-4

	Unidad	frente al año anterior	2024	2023	2022	2021	2020
Reino Unido	Millones de euros	145 %	164	67	3	31	77
España	Millones de euros	(65)%	75	216	126	(93)	(95)
República de Irlanda	Millones de euros	- %	-	-	-	(2)	(28)
Otros países	Millones de euros	(25)%	6	8	5	1	1

Descripción

Impuestos pagados por país: pagos de impuestos en efectivo consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio, desglosados por país en el que se efectuaron. Las cifras entre paréntesis representan reembolsos.

Comentarios

El pago neto total de 245 millones de euros es inferior a la carga fiscal prevista para el Grupo, de 831 millones de euros. La diferencia se debe principalmente al desfase entre el momento en que las pérdidas se reconocen en el resultado contable y el periodo futuro en que esas pérdidas se tienen en cuenta para calcular el pago de impuestos y el momento de recepción de los reembolsos de impuestos.

"Otros países" engloba a Bélgica, República Dominicana, Francia, Alemania, Guatemala, Honduras, Hong Kong, India, Italia, Japón, Polonia, , Singapur, Suecia y Suiza.

Apéndice

1. Diligencia debida en materia de sostenibilidad

Elementos esenciales de la diligencia debida	Sección	Referencia incorporada en el Informe anual	Número de página
a) Integrar la diligencia debida en el gobierno, la estrategia y el modelo de negocio	NEIS 2 Información general	Modelo de negocio, gobierno corporativo	14-16, 91-152, 263-274
b) Colaborar con los grupos de interés afectados en todas las etapas clave de la diligencia debida	NEIS 2 Información general	Conexión con nuestros grupos de interés	21-31, 263-274
c) Determinar y evaluar las incidencias negativas	NEIS 2 Información general, E1 Cambio climático	Gestión del riesgo y principales factores de riesgo	72-90, 263-274, 275-291
d) Adoptar medidas para hacer frente a estas incidencias negativas	E1 Cambio climático, S1 Personal propio, S2 Trabajadores de la cadena de valor, S4 Consumidores y usuarios finales, G1 Conducta empresarial, Taxonomía UE	Conexión con nuestros grupos de interés	21-31, 275-332
e) Hacer un seguimiento de la eficacia de estos esfuerzos y comunicar	E1 Cambio climático, S1 Personal propio, S2 Trabajadores de la cadena de valor, S4 Consumidores y usuarios finales, G1 Conducta empresarial, Taxonomía UE	Conexión con nuestros grupos de interés	21-31, 275-332

2. Exenciones adoptadas por requisitos de introducción transitoria

Nombre del requerimiento de divulgación	Párrafo y requisito de aplicación relacionado	Exención adoptada	Página (si aplica)
Desglose de los ingresos totales por sectores significativos de las NEIS	SBM-1, 40b	No aplicable hasta que se publique el Acto Delegado del sector correspondiente	-
Lista de sectores significativos adicionales de las NEIS	SBM-1, 40c	No aplicable hasta que se publique el Acto Delegado del sector correspondiente	-
Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición de importancia relativa y oportunidades potenciales relacionadas con el cambio climático	E1-9, 61-70	Datos cualitativos aplicables a partir del ejercicio 2025	-
Características de la plantilla externa de la empresa	S1-7	Aplicable a partir del ejercicio 2025	-
Protección social	S1-11	Aplicable a partir del ejercicio 2025	-
Número de días perdidos por lesiones y muertes relacionadas con el trabajo como consecuencia de accidentes laborales, problemas de salud relacionados con el trabajo y muertes por enfermedad	S1-14, 88e	Aplicable a partir del ejercicio 2025	-
Parámetros de conciliación laboral	S1-15	Aplicable a partir del ejercicio 2025	-

Los números de página hacen referencia al Informe y cuentas anuales de 2024, que se puede encontrar en la sección de Informes financieros de nuestra página web.

3. Metodología de cálculo y factores

Parámetro de la huella	Unidad	Descripción
Emisiones de carbono y consumo de energía		
Emisiones (brutas) de alcance 1	tCO ₂ e	Emisiones directas asociadas a las operaciones de IAG, lo que incluye el uso de combustible de aviación, diésel, gasolina, gas natural y halón. Las fuentes de emisiones son los motores de las aeronaves, calderas, unidades auxiliares de potencia de aeronaves y motores de vehículos terrestres. Las emisiones brutas incluyen las reducciones derivadas del uso de combustible sostenible de aviación (SAF), de acuerdo con las normas de contabilidad internacionalmente aceptadas. La reducción de las emisiones gracias al uso de SAF se calcula multiplicando el volumen de SAF suministrado por la reducción de huella de carbono de este tipo de combustible en relación con el queroseno de aviación convencional desde el punto de vista del análisis del ciclo de vida (ACV), y restándolo de nuestras emisiones derivadas del uso de combustible de aviación.
Emisiones de alcance 2	tCO ₂ e	Emisiones indirectas asociadas al uso de electricidad en instalaciones en tierra, como oficinas, salas, centros de datos y hangares. Las emisiones según el mercado se basan en la intensidad de carbono de la electricidad comprada a proveedores. Las emisiones según la ubicación se basan en la intensidad de carbono de las redes eléctricas nacionales. El CO ₂ e se calcula utilizando los factores de gCO ₂ e/kWh de las agencias nacionales de Irlanda, España y Reino Unido, y los factores nacionales de emisiones de la electricidad de la IEA.
Emisiones de alcance 3	tCO ₂ e	Emisiones indirectas asociadas a las actividades del Grupo en su cadena de valor. Para obtener más información, consúltese la descripción de los indicadores de emisiones de alcance 3 en esta sección.
Intensidad de las emisiones de carbono exclusivamente de los vuelos	gCO ₂ /pkm	Los gramos de CO ₂ por pasajero-kilómetro (gCO ₂ /pkm) es una medida sectorial estándar de la eficiencia del combustible utilizado en los vuelos. Se calcula dividiendo el consumo total de combustible de aviación por el total de pasajeros-km, suponiendo que una tonelada-km de carga equivale a 10 pasajeros-km, y multiplicando este valor por un factor de conversión de 3,15. IAG divulga este valor sin las reducciones de emisiones derivadas del uso de SAF a efectos de informes corporativos de terceros. Este cálculo excluye el combustible de aviación utilizado por las franquicias, la carga transportada en otras aerolíneas. También excluye a los pasajeros que no se presentan al embarque, de acuerdo con las directrices del sector.
Intensidad de las emisiones de carbono exclusivamente de los vuelos (incluyendo las reducciones de emisiones derivadas del uso de SAF)	gCO ₂ /pkm	Conforme al indicador "intensidad de las emisiones de carbono exclusivas de los vuelos" pero incluyendo las reducciones de emisiones derivadas del uso de SAF. Esta métrica se utiliza para el cálculo del incentivo de gestión de la eficiencia de carbono específico de IAG.
Emisiones (netas) de alcance 1	tCO ₂ e	Las emisiones netas se calculan restando de las emisiones brutas cualquier ahorro de carbono derivado del cumplimiento de las obligaciones de los RCDE de la UE, Suiza y Reino Unido, los volúmenes de compensaciones adquiridos para cumplir las obligaciones del Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) y los volúmenes de compensaciones adquiridos voluntariamente por IAG. Los derechos del RCDE de la UE adquiridos a otros sectores equivalen a una reducción neta, de acuerdo con las directrices de la Comisión Europea. IAG utiliza esta metodología desde 2017 para comunicar sus emisiones netas.
Electricidad renovable	kWh	La proporción de electricidad generada por fuentes renovables, como la energía solar y la eólica, basada en los volúmenes adquiridos a proveedores de electricidad renovable. En las oficinas en el extranjero en las que no se disponía de datos sobre las fuentes de electricidad, se considera que la fuente de electricidad es la red nacional.
Intensidad de carbono (alcance 2)	gCO ₂ /pkm	Basado en las emisiones de alcance 2 según la ubicación divididas por la actividad comercial, medida en pasajeros-kilómetro transportados, incluida la carga. Complementa al parámetro de intensidad de emisiones basado exclusivamente en los vuelos.
Iniciativas de reducción de GEI	Toneladas de CO ₂ e	Reducciones de CO ₂ e como resultado de iniciativas específicas de eficiencia que comenzaron en el año de referencia. Se excluyen las reducciones derivadas de cambios externos aplicables a todas las aerolíneas, como los cambios en el espacio aéreo.
Electricidad	kWh	Consumo de electricidad en las instalaciones en tierra de IAG, en millones de kWh. Esto incluye el uso en las oficinas principales, las oficinas en el extranjero, los aeropuertos principales y las instalaciones de mantenimiento.
Energía	kWh	La suma del consumo de electricidad en las instalaciones de tierra de IAG y el consumo de energía procedente del combustible. El consumo de energía del combustible se basa en los volúmenes de combustible de aviación, gasolina, gas natural y diésel, multiplicados por los últimos factores de conversión disponibles del Gobierno de Reino Unido. Los factores de Reino Unido se utilizan en todo el Grupo por considerarse los más sólidos disponibles.
Intensidad energética por ingreso neto (también conocido por ingreso por tonelada de CO₂e)	€/tCO ₂ e	Calculado dividiendo los ingresos totales del Grupo por la suma de las emisiones de alcance 1 y las emisiones de alcance 2 basadas en la ubicación.
CO₂ por ingresos por tonelada-kilómetro	gCO ₂ e/ITK	El número total de toneladas transportadas generadoras de ingresos, tanto de pasajeros como de carga, multiplicado por la distancia volada. Los gramos de CO ₂ por ingresos por tonelada-kilómetro (gCO ₂ e/ITK) son un indicador estadístico de actividad utilizado habitualmente por el sector de la aviación y por terceros, como la Comisión Europea y la Transition Pathway Initiative (TPI). Este parámetro representa la distancia volada y el peso transportado asociados a los pasajeros de pago en un vuelo. Para la distancia volada, se utiliza la distancia ortodrómica y para el peso, el incluido en la documentación de masa y centrado de la aeronave, para el que, según la política de cada aerolínea, se puede utilizar un valor por defecto de 100 kg (o un valor diferente aprobado por las autoridades competentes, que represente el peso del pasajero más el equipaje de mano).

Parámetro de la huella	Unidad	Descripción
Combustible de aviación consumido	toneladas	Combustible de aviación utilizado en la flota de aeronaves y en las pruebas de motor durante el año de referencia.
Combustible SAF consumido	toneladas	SAF utilizado en la flota de aeronaves y en las pruebas de motor durante el año de referencia. SAF es el principal término que utiliza la industria de la aviación para describir un combustible de aviación no convencional (no derivado de fósiles). SAF es el término preferido por la IATA para este tipo de combustible, aunque, en general, también se pueden utilizar otros términos como combustible alternativo sostenible, combustible de aviación alternativo sostenible, combustible de aviación renovable o biojet. Para obtener más información, véase la sección "EI-3 - Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático" de este Estado de sostenibilidad.
Edad de la flota	años	Edad media de las aeronaves de la flota de IAG a 31 de diciembre de un determinado año. La edad media de las aeronaves operativas aumenta cada año, lo que se compensa con el impacto de las nuevas entregas y bajas.
Categorías de emisiones de alcance 3		
Categoría 1: Bienes y servicios adquiridos	millones tCO ₂ e	Emisiones de todos los bienes y servicios adquiridos que no estén reflejadas en otras categorías de emisiones de alcance 3 en fases anteriores. Se calculan utilizando una metodología basada en el gasto y datos del Comprehensive Environmental Data Archive (CEDA) de Watershed o factores de emisión específicos del proveedor, para aquellos proveedores que divulgan información a CDP.
Categoría 2: Bienes de capital	tCO ₂ e	Emisiones asociadas con la fabricación de aeronaves. Se calculan multiplicando el número de aeronaves entregadas en el año de referencia por un valor efectivo de tCO ₂ e por avión basado en las emisiones operativas declaradas por los fabricantes de aeronaves y motores.
Categoría 3: Producción relacionada con combustibles y con la energía	millones tCO ₂ e	Las emisiones del pozo al tanque (<i>well-to-tank</i>) derivadas del consumo de combustible de aviación, el consumo de combustible de alcance 1 y los kWh de electricidad de alcance 2. Los valores de CO ₂ e se calculan multiplicando el peso o el contenido energético de los distintos combustibles por los últimos factores de conversión de GEI reguladas del Gobierno de Reino Unido.
Categoría 4: Transporte y distribución en fases anteriores	tCO ₂ e	Emisiones de los vehículos subcontratados utilizados en las operaciones de <i>hubs</i> o en las operaciones de carga. Las emisiones generadas por el transporte y la distribución de productos que las compañías operadoras de IAG adquieren a empresas no pertenecientes al Grupo. Esta metodología utiliza enfoques basados tanto en el gasto como en la actividad, en función de la disponibilidad de datos.
Categoría 5: Residuos generados en las operaciones	tCO ₂ e	Emisiones asociadas al tratamiento de residuos mediante su reciclaje, recuperación, incineración o traslado al vertedero, incluidas las aeronaves desguazadas. Se calculan multiplicando los volúmenes totales de residuos extrapolados a escala mundial por los correspondientes factores de conversión de CO ₂ e/tonelada de fuentes internacionales reconocidas, incluyendo los correspondientes al Gobierno de Reino Unido y a la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos.
Categoría 6: Viajes de negocios	tCO ₂ e	Emisiones de combustible relacionadas con los viajes del personal de IAG en tren y en otras aerolíneas. Los viajes del personal en aeronaves de IAG se incluyen en las emisiones de alcance 1. En 2024 se incluyeron las emisiones de los hoteles de la tripulación siempre que se disponía de esos datos.
Categoría 7: Desplazamientos de los empleados	tCO ₂ e	Emisiones de los desplazamientos del personal hacia y desde los lugares de trabajo. A falta de datos detallados sobre los desplazamientos del personal, las emisiones se estimaron a partir del número de empleados, las ubicaciones y los patrones de trabajo.
Categoría 8: Activos arrendados en fases anteriores	tCO ₂ e	Esta categoría no aplica a IAG.
Categoría 9: Transporte y distribución en fases posteriores	tCO ₂ e	Las emisiones que anteriormente se comunicaban en esta categoría se han reclasificado en la categoría 4 de emisiones de alcance 3, dado que las actividades son abonadas por IAG. Emisiones de IAG Loyalty Retail, que opera como Esta categoría incluye las emisiones de The Wine Flyer, una subsidiaria de IAG Loyalty Retail y cubre la entrega de productos a los consumidores finales.
Categoría 10: Procesamiento de productos vendidos	tCO ₂ e	No es una fuente de emisiones material para IAG.
Categoría 11: Utilización de productos vendidos	millones tCO ₂ e	Emisiones relacionadas con los productos adquiridos por miembros del programa de fidelización de IAG utilizando Avios y con el uso de las aeronaves vendidas. Las compras de vuelos de IAG se incluyen en las emisiones de alcance 1. Los productos incluidos en esta categoría son los vuelos en aerolíneas no pertenecientes a IAG, las estancias en hoteles y el alquiler de vehículos, ya que se trata de las categorías más materiales. Se incluye también el uso de aeronaves que anteriormente eran propiedad del Grupo. Para el cálculo se tiene en cuenta la vida media esperada de una aeronave utilizada para el transporte de pasajeros o de carga.
Categoría 12: Tratamiento al final de la vida útil de los productos vendidos.	tCO ₂ e	Emisiones previstas totales al final de la vida de todos los productos vendidos en el año de referencia. La metodología es coherente con la utilizada para las aeronaves desguazadas en la categoría 5.
Categoría 13: Activos arrendados en fases posteriores	tCO ₂ e	Emisiones de combustible de aviación de cualquier aeronave arrendada a otras compañías de forma estacional.
Categoría 14: Franquicias	tCO ₂ e	Emisiones procedentes de la quema de combustible de las franquicias de aeronaves.
Categoría 15: Inversiones	tCO ₂ e	Emisiones asociadas con las inversiones del Grupo en el año de referencia, que no se hayan incluido en nuestra huella de alcance 1 o de alcance 2.

Parámetros de residuos		(según la norma GRI 306)
Plástico de un solo uso (PSU)	Volumen	Artículos fabricados total o parcialmente con plástico que normalmente están destinados a usarse solo una vez o durante un breve periodo de tiempo antes de desecharse. Esta definición se ajusta a la de la UE.
A bordo	kg/pasajero	Numerador: los residuos a bordo incluyen tanto los generados en la cabina como los del catering. Los residuos de cabina se definen como los artículos recogidos de la cabina después de los vuelos, incluidos periódicos, envoltorios de mantas y auriculares, y residuos que los pasajeros hayan introducido en el avión. Incluye las papeleras de los aseos y excluye el equipaje perdido. Los residuos del catering se definen como alimentos y envases sobrantes del catering a bordo, incluidas las latas de bebidas y los residuos propiedad de IAG procedentes de la preparación de alimentos en las instalaciones de catering. Incluye todas las categorías de residuos de catering en vuelos nacionales e internacionales. Denominador: el número de pasajeros entrantes en aeropuertos principales, más los pasajeros salientes en vuelos de corto radio cuyos residuos se dejaron a bordo del avión y se descargaron en el aeropuerto tras el regreso de la aeronave.
Carga	kg/tonelada de carga gestionada	Numerador: total de residuos procedentes de la gestión y el embalaje de la carga. Se compone en gran parte de materiales reciclables como plástico, madera y cartón, pero se ve afectado en gran medida por la eliminación ad hoc de cargas perecederas o peligrosas. Denominador: toneladas de carga y correo gestionadas en tres <i>hubs</i> principales: Dublín, Madrid y Londres Heathrow.
Mantenimiento	kg/persona-hora	Numerador: materiales de instalaciones específicas de mantenimiento o ingeniería, incluidos papel, metal y residuos peligrosos. Excluye residuos aeroportuarios, desguace de aeronaves, residuos de construcción y efluentes. Denominador: número de personas-hora disponibles en las instalaciones de mantenimiento, recopiladas por los equipos de Mantenimiento.
Oficinas	kg/empleado	Numerador: materiales de impresión, papelería de oficina y catering in situ. Incluye oficinas, instalaciones de formación y centros de atención telefónica irlandeses, españoles y británicos. Incluye residuos tecnológicos, definidos principalmente como equipos de centros de datos y equipos de TI propiedad de IAG. Denominador: total de empleados de jornada completa al final del ejercicio.
Método de eliminación de residuos		(según la norma GRI 306)
Vertedero		Se define como "depósito final de residuos sólidos sobre, por debajo o por encima del nivel del suelo, en puntos de eliminación concebidos para ello". Incluye: residuos enviados directamente a eliminación. Excluye: residuos enviados a terceros.
Incineración	Estas categorías y sus	La incineración se define como "quema controlada de residuos a elevadas temperaturas". Incluye: incineración con recuperación de energía.
Recuperación	definiciones se usan en el cálculo de los parámetros de residuos de IAG.	Definida como "cualquier operación en la que los productos, los componentes de los productos o los materiales que se han convertido en residuos se preparan para cumplir una función en lugar de usar nuevos productos, componentes o materiales que, de lo contrario, se utilizarían para dicha función". Incluye: energía procedente de los residuos, si la incineradora cumple determinados criterios establecidos. Excluye: transformación en materiales que se utilizarán como combustibles.
Reciclaje		Definido como "reprocesamiento de productos o de componentes de productos que se han convertido en residuos para crear nuevos materiales". Incluye: <i>downcycling</i> , <i>upcycling</i> , compostaje y digestión anaeróbica, uniformes reutilizados y plásticos convertidos en nuevos productos de plástico. Excluye: transformación en materiales que se utilizarán como combustibles.
Parámetro de medición del ruido		
Ruido por ciclo de despegue y aterrizaje	Cuota (QC)/ciclo de despegue y aterrizaje	Ruido medio por vuelo considerando el ruido de llegada y salida para cada tipo de aeronave. Basado en el número de vuelos de todas las aeronaves que operaron durante el año, incluidas las aeronaves arrendadas. Los valores de cuota (QC, por sus siglas en inglés) del Gobierno de Reino Unido se utilizan para crear una clasificación relativa basada en los niveles de ruido certificados. Por ejemplo, para un solo vuelo, un Boeing 747 tendría una puntuación de 6,0, mientras que un Airbus A320NEO tendría una puntuación de 0,5 o inferior.
NOx por ciclo de despegue y aterrizaje	kg/ciclo de despegue y aterrizaje	El promedio de emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), contaminantes del aire, durante el despegue y el aterrizaje de aeronaves. Este cálculo tiene en cuenta las certificaciones de los motores y los tipos de aeronaves de todas las aeronaves que operaron durante el año, incluidas las aeronaves alquiladas, y hace referencia a la información de la base de datos de emisiones de la OACI.
Capítulo 14 de la OACI	% de la flota dentro de la norma	Las normas por capítulos de la OACI comparan el ruido de las aeronaves con límites normalizados que son una combinación de niveles de ruido lateral, de aproximación y de sobrevuelo. Cuanto más alto es el número del capítulo, más estricta es la norma. El capítulo 14 se aplica a las nuevas aeronaves certificadas a partir del 1 de enero de 2017.
Capítulo 6 del CAEP	% de la flota dentro de la norma	Las normas del CAEP de la OACI se refieren a las emisiones de NOx de los motores de las aeronaves. Cuanto más alto es el número del capítulo, más estricta es la norma. El capítulo 6 de la norma del CAEP para NOx se aplica a los motores fabricados a partir del 1 de enero de 2008.
Capítulo 8 del CAEP	% de la flota dentro de la norma	El capítulo 8 de la norma del CAEP se aplica a los motores fabricados a partir del 1 de enero de 2014.

4. Puntos de datos de otra legislación

Puntos de datos comunicados con arreglo a las NEIS

Requisito de divulgación y punto de datos conexo	Referencia al Reglamento SFDR	Referencia al Pilar 3	Referencia al reglamento sobre los índices de referencia	Referencia a la legislación europea sobre el clima	Número de página
NEIS 2 GOV-1 Diversidad de género del Consejo de Administración, apartado 21, letra d)	X		X		265-266
NEIS 2 GOV-1 Porcentaje de miembros del Consejo que son independientes, párrafo 21 e)			X		265-266
NEIS 2 GOV-4 Declaración de diligencia debida, apartado 30	X				314
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relativas a combustibles fósiles, apartado 40, letra d), inciso i)	X	X	X		14-16, 268
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relacionadas con la producción de sustancias químicas, apartado 40, letra d), inciso ii)	X		X		no material
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relacionadas con armas controvertidas, apartado 40, letra d), inciso iii)	X		X		no material
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relacionadas con el cultivo y la producción de tabaco, apartado 40, letra d), inciso iv)			X		no material
NEIS E1-1 Plan de transición para alcanzar la neutralidad climática para 2050, apartado 14				X	275-283
NEIS E1-1 Empresas excluidas de los índices de referencia armonizados con el Acuerdo de París, apartado 16 g)		X	X		275-283
NEIS E1-4 Metas de reducción de emisiones de GEI, apartado 34	X	X	X		286-287
NEIS E1-5 Consumo de energía a partir de fósiles no renovables, desagregado por fuentes (solo sectores con "alto impacto climático"), apartado 38	X				287
NEIS E1-5 Consumo y combinación energéticos, apartado 37	X				287
NEIS E1-5 Intensidad energética relacionada con actividades en sectores con alto impacto climático, apartados 40 a 43	X				287
NEIS E1-6 Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales, apartado 44	X	X	X		288-289
NEIS E1-6 Intensidad de emisiones brutas de GEI, apartados 53 a 55	X	X	X		288-289
NEIS E1-7 Absorciones de GEI y créditos de carbono, apartado 56				X	289-290
NEIS E1-9 Exposición de la cartera de índices de referencia a riesgos físicos relacionados con el clima, apartado 66			X		no reportado, sujeto a introducción progresiva
NEIS E1-9 Desagregación de los importes monetarios por riesgos físicos agudos y crónicos, apartado 66, letra a); NEIS E1-9 Ubicación de los activos importantes expuestos a riesgos físicos significativos, apartado 66, letra c).		X			no reportado, sujeto a introducción progresiva
NEIS E1-9 Desglose del valor contable de sus activos inmobiliarios por eficiencia energética, apartado 67, letra c).		X			no reportado, sujeto a introducción progresiva
NEIS E1-9 Grado de exposición de la cartera a oportunidades relacionadas con el clima, apartado 69	X		X		no reportado, sujeto a introducción progresiva
NEIS E1-9 Desglose del valor contable de sus activos inmobiliarios por eficiencia energética, apartado 67, letra c).	X				no reportado, sujeto a introducción progresiva
NEIS E1-9 Grado de exposición de la cartera a oportunidades relacionadas con el clima, apartado 69	X				no reportado, sujeto a introducción progresiva
NEIS E2-4 Cantidad de cada contaminante enumerado en el anexo II del Reglamento PRTR europeo (Registro europeo de emisiones y transferencias de contaminantes) emitido al aire, al agua y al suelo, apartado 28	X				no material
NEIS E3-1 Recursos hídricos y marinos, apartado 9	X				no material
NEIS E3-1 Políticas específicas, apartado 13	X				no material
NEIS E3-1 Gestión sostenible de los océanos y mares, apartado 14	X				no material
NEIS E3-4 Total de agua reciclada y reutilizada, apartado 28, letra c)	X				no material
NEIS E3-4 Consumo total de agua en m ³ por ingresos netos de las operaciones propias, apartado 29	X				no material
NEIS 2- IRO 1 - E4 apartado 16, letra a), inciso i)	X				no material
NEIS 2- IRO 1 - E4 apartado 16, letra b)	X				no material

Los números de página hacen referencia al Informe y cuentas anuales de 2024, que se puede encontrar en la sección de Informes financieros de nuestra página web.

	Referencia al Reglamento SFDR	Referencia al Pilar 3	Referencia al reglamento sobre los índices de referencia	Referencia a la legislación europea sobre el clima	Número de página
Requisito de divulgación y punto de datos conexo					
NEIS 2- IRO 1 - E4 apartado 16, letra c)	X				no material
NEIS E4-2 Prácticas o políticas agrarias o de uso de la tierra sostenibles, apartado 24, letra b)	X				no material
NEIS E4-2 Prácticas o políticas marinas u oceánicas sostenibles, apartado 24, letra c)	X				no material
NEIS E4-2 Políticas para hacer frente a la deforestación, apartado 24, letra d)	X				no material
NEIS E5-5 Residuos no reciclados, apartado 37, letra d)	X				no material
NEIS E5-5 Residuos peligrosos y residuos radioactivos, apartado 39	X				no material
NEIS 2 - SBM3 - S1 Riesgo de casos de trabajo forzoso, apartado 14, letra f)	X				292
NEIS 2 - SBM3 - S1 Riesgo de casos de trabajo infantil, apartado 14, letra g)	X				292
NEIS S1-1 Compromisos políticos en materia de derechos humanos, apartado 20	X				292-294
NEIS S1-1 Políticas de diligencia debida respecto de las cuestiones a que se refieren los convenios fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo, apartado 21				X	292-294
NEIS S1-1 Procesos y medidas de prevención de trata de seres humanos, apartado 22	X				292-294
NEIS S1-1 Políticas de prevención o sistema de gestión de accidentes en el lugar de trabajo, apartado 23	X				292-294
NEIS S1-3 Mecanismos de gestión de reclamaciones o quejas, apartado 32, letra c)	X				295
NEIS S1-14 Número de víctimas mortales y número y tasa de accidentes laborales, apartado 88, letras b) y c)	X		X		300-301
NEIS S1-14 Número de días perdidos por lesiones, accidentes, muertes o enfermedad, apartado 88, letra e)	X				300-301
NEIS S1-16 Brecha salarial entre hombres y mujeres sin ajustar, apartado 97, letra a)	X		X		301-303
NEIS S1-16 Brecha salarial excesiva entre el director ejecutivo y los trabajadores, apartado 97, letra b)	X				301-303
NEIS S1-17 Casos de discriminación, apartado 103, letra a)	X				303
NEIS S1-17 Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos y las Líneas Directrices de la OCDE, apartado 104, letra a)	X				303
NEIS 2- SBM3 - S2 Riesgo importante de trabajo infantil o trabajo forzoso en la cadena de valor, apartado 11, letra b)	X				305
NEIS S2-1 Compromisos políticos en materia de derechos humanos, apartado 17	X				305-306
NEIS S2-1 Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor, apartado 18	X				305-306
NEIS S2-1 Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos y las Líneas Directrices de la OCDE, apartado 19	X		X		305-306
NEIS S2-1 Políticas de diligencia debida respecto de las cuestiones a que se refieren los convenios fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo, apartado 19			X		305-306
NEIS S2-4 Problemas e incidentes de derechos humanos relacionados con las fases anteriores y posteriores de su cadena de valor, apartado 36	X				305-306
NEIS S3-1 Compromisos políticos en materia de derechos humanos, apartado 16	X				no material
NEIS S3-1 Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos, los principios de la OIT y las Líneas Directrices de la OCDE, apartado 17	X		X		no material
NEIS S3-4 Problemas e incidentes de derechos humanos, apartado 36	X				no material
NEIS S4-1 Políticas relacionadas con los consumidores y los usuarios finales, apartado 16	X		X		307-308
NEIS S4-1 Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos y las Líneas Directrices de la OCDE, apartado 17	X				307-308
NEIS S4-4 Problemas e incidentes de derechos humanos, apartado 35	X				307-308
NEIS G1-1 Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción, apartado 10, letra b)	X				309-310
NEIS G1-1 Protección de los denunciantes, apartado 10, letra d)	X				309-310
NEIS G1-4 Multas por infringir las leyes de lucha contra la corrupción y el soborno, apartado 24, letra a)	X		X		311
NEIS G1-4 Normas de lucha contra la corrupción y el soborno, apartado 24, letra b)	X				311

Los números de página hacen referencia al Informe y cuentas anuales de 2024, que se puede encontrar en la sección de Informes financieros de nuestra página web.

Información adicional que debe divulgarse con arreglo a la Ley 11/2018 española

Área	Referencia a las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad o al Global Reporting Initiative (GRI)	Página
Información general		
Descripción del modelo de negocio		14-16, 21-31 91-152,
Organización y estructura		265-267, 268-274,
Presencia en el mercado		275, 292,
Objetivos y estrategias	NEIS 2 GOV-1, NEIS 2 GOV-2, NEIS 2 SBM-1, NEIS 2 SBM-2, NEIS 2 SBM-3, G1-1	305,307, 309-310.
Principales factores y tendencias que pueden afectar a los resultados futuros		263-264
Marco de información utilizado	NEIS 2 BP-1	272-274, 275, 292, 305, 307,309
Evaluación de materialidad	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3	
Asuntos sociales y laborales		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y resultado de las mismas	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3, S1-1 S1-3	272-274, 292-294, 295
Principales riesgos relacionados con estas cuestiones	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3, NEIS 2 GOV-5	72-90, 267, 272-274, 305, 307
Empleo		
Número total de empleados y distribución por género, edad, tipo de contrato, a tiempo completo/parcial y categoría profesional	S1-6, S1-9, GRI 405-1, GRI 2-7	295-298, 299
Número total de empleados y distribución por país/región y convenios colectivos	S1-6, GRI 2-7	295-296
Número total de empleados por contratos de trabajo y media anual distribuida por género, edad y categoría profesional	S1-6, GRI 405-1, GRI 2-7	295-296
Número total e índice de despidos y bajas voluntarias por su distribución por género, edad y categoría profesional	S1-6, GRI 401-1	295-296
Retribución media desglosada por género, edad y categoría profesional	S1-16, GRI 405-2	301-303
Brecha salarial	S1-16, GRI 405-2	301-303
Retribución media de los miembros del Consejo de Administración y personal directivo	GRI 2-19, GRI 2-20, GRI 2-21, S1-16	301-303
Políticas que permitan a los empleados desconectar del trabajo	S1-1	292-294
Número de empleados con discapacidad	S1-12	300
Organización del trabajo		
Organización del tiempo de trabajo	S1-1	292-294
Índice de absentismo	S1-14, GRI 403-9	300-301
Medidas de conciliación	S1-4, S1-5	295-298
Salud y seguridad		
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	S1-14	300-301
Número de accidentes laborales y tasa de siniestralidad desglosada por género	S1-14	300-301
Enfermedades profesionales desglosadas por género	S1-14	300-301
Relaciones laborales		
Organización del diálogo social	S1-2	294-295
Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos desglosado por países	S1-3, S1-8	295, 298-299
Resultados de los convenios colectivos, especialmente en el ámbito de la salud y la seguridad	S1-8	298-299
Descripción de los mecanismos y procedimientos de que dispone la empresa para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la empresa, en términos de información, consulta y participación	S1-8	298-299
Formación		
Políticas aplicadas	S1-1	292-294
Número total de horas de formación desglosadas por categoría de empleado	S1-13	304
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad		
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	S1-1, S1-12	292-294, 300

Los números de página hacen referencia al Informe y cuentas anuales de 2024, que se puede encontrar en la sección de Informes financieros de nuestra página web.

Área	Referencia a las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad o al Global Reporting Initiative (GRI)	Página
Igualdad		
Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	S1-4, S1-5	292-294, 295
Planes de igualdad	S1-1, S1-4	292-294, 295
Medidas adoptadas para fomentar el empleo	S1-1, S1-4	292-294, 295
Protocolos contra el acoso sexual y por razón de género	S1-1, S1-4	292-294, 295
Integración y accesibilidad universal de las personas con discapacidad	S1-1, S1-4	292-294, 295
Política contra todo tipo de discriminación y política sobre diversidad	S1-1	292-294
Medioambiente		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y resultado de las mismas	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 IRO-3, E1-1, E1-2, E1-3	272-286
Principales riesgos relacionados con estas cuestiones	NEIS 2 GOV-5, NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3, E1-1	72-90, 266, 272-274, 283-285
Gestión medioambiental		
Información sobre el impacto actual y previsible de las actividades de la empresa en el medioambiente	NEIS 2 SBM-3, E1-1	271-273, 274-282
Evaluación medioambiental y procedimiento de certificación	NEIS 2 GOV-5	267
Recursos dedicados a la prevención de riesgos medioambientales	NEIS 2 GOV-5, NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 IRO-3, E1-3	267, 272-274, 283-285
Aplicación del principio de precaución	NEIS 2 GOV-5, NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 IRO-3, E1-3	267, 272-274, 283-285
Importe de las provisiones y garantías para riesgos medioambientales	NEIS 2 GOV-5, E1-1	267, 275-283
Contaminación		
Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones (incluida la contaminación acústica y lumínica)	GRI 3-3, GRI 305-7, contaminación lumínica no material	291
Economía circular y prevención y gestión de residuos		
Medidas relacionadas con la prevención, el reciclado, la reutilización y otras formas de recuperación y eliminación de residuos	GRI 306-3	291
Medidas para evitar el desperdicio de alimentos	no material	-
Uso sostenible de los recursos		
Consumo de agua	no material	-
Consumo de materias primas	no material	-
Consumo directo e indirecto de energía	E1-5	287
Medidas para mejorar la eficiencia energética	E1-3	284-286
Uso de energías renovables	E1-5	287
Cambio climático		
Aspectos relevantes sobre las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)	E1-5, E1-6	287, 288-289
Medidas de adaptación al cambio climático	E1-1	275-283
Objetivo relacionado con la reducción de GEI	E1-1, E1-4	275-283, 286-287
Biodiversidad		
Medidas para preservar o restaurar la biodiversidad	no material	-
Impactos causados por actividades u operaciones en zonas protegidas	no material	-
Taxonomía		
Reporte taxonomía de la UE	Regulación sobre taxonomía de la UE (EU 2020/852)	323-332

Área	Referencia a las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad o al Global Reporting Initiative (GRI)	Página
Respeto de los derechos humanos		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y resultado de las mismas	NEIS 2 SBM-3, S1-1, S2-1, S4-1, G1-1	292-294, 309-310
Principales riesgos relacionados con estas cuestiones	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3, NEIS 2 GOV-5	72-90, 267, 272-274
Información general		
Implementación de procedimientos de debida diligencia en materia de derechos humanos	S1-1, S2-1, S2-4, S4-4	292-294, 305-306, 307-308
Medidas para prevenir y gestionar posibles violaciones de los derechos humanos		
Casos denunciados de violaciones de derechos humanos	S1-17	303
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de la OIT	S1-2	294-295
Eliminación del trabajo forzoso u obligatorio	S1-1, S2-1, G1-1	292-294, 305-306, 309-310
Abolición efectiva del trabajo infantil	S1-1, S2-1	292-294, 305-306
Asuntos anticorrupción y soborno		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y resultado de las mismas	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3, G1-1, G1-3, G1-4	272-274, 309-310, 311
Principales riesgos relacionados con estas cuestiones	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3, NEIS 2 GOV-5	72-90, 267, 272-274
Información general		
Medidas para prevenir la corrupción y el soborno	S1-1, G1-1, G1-3, G1-4	292-294, 309-310, 311
Medidas para prevenir el blanqueo de dinero	S1-1, G1-1, G1-3, G1-4	292-294, 309-310, 311
Contribuciones a organizaciones sin ánimo de lucro	no material	-
Otra información sobre la compañía		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y resultado de las mismas	S1-1	292-294
Principales riesgos relacionados con estas cuestiones	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3, NEIS 2 GOV-5	72-90, 267, 272-274
Compromiso con el desarrollo sostenible		
Impacto de las actividades de la empresa en el empleo y desarrollo local	S1-1, S2-1, G1-1	292-294, 305-306, 309-310
Impacto de las actividades de la empresa en las poblaciones y territorios locales	no material	-
Relaciones y compromiso con representantes de las comunidades locales	no material	-
Acciones de asociación y patrocinio	no material	-
Gestión de la cadena de suministro sostenible		
Inclusión de cuestiones sociales, de igualdad de género y medioambientales en la política de compras	S2	305-306
Consideración de las responsabilidad social y medioambiental de los proveedores y subcontratistas en las relaciones con ellos	S2-1, G1-2	292-294, 305-306, 309-310
Sistemas de supervisión y auditoría	NEIS 2 GOV-1, NEIS 2 GOV-2, G1-1	265-266, 309-310
Gestión de la relación con clientes		
Medidas para proteger la salud y la seguridad de los consumidores	no material	-
Sistemas de reclamaciones y quejas	NEIS 2 SBM-3, S4-3	272-274, 307-308
Reclamaciones recibidas y su resultado	S4-4	307-308
Información y transparencia fiscal		
Beneficio desglosado por país	GRI 3-3, 207-4	313
Impuestos pagados sobre la renta de sociedades	GRI 3-3 201-1, 207-4	313
Subvenciones públicas recibidas	GRI 201-4, criterio contable	313

Los números de página hacen referencia al Informe y cuentas anuales de 2024, que se puede encontrar en la sección de Informes financieros de nuestra página web.

Taxonomía de la UE

Visión general

¿Qué es el Reglamento sobre taxonomía de la UE?

El Reglamento (UE) 2020/852 (el "Reglamento sobre taxonomía de la UE") establece un marco para identificar y facilitar la inversión sostenible en toda la UE. Este marco funciona mediante un sistema de clasificación que permite determinar cuándo una actividad económica puede considerarse sostenible desde el punto de vista medioambiental según las normas de la UE, así como promover una transición hacia un futuro sin emisiones de carbono. La normativa sobre taxonomía pretende orientar la financiación hacia soluciones que permitan hacer frente a la crisis climática y evitar una mayor degradación del medioambiente. Su objetivo es fomentar la inversión en una economía con bajas emisiones de carbono creando definiciones comunes de sostenibilidad y obligaciones de divulgación de información para ayudar a los inversores a tomar decisiones con conocimiento de causa.

¿Cómo funciona?

El Reglamento sobre taxonomía de la UE establece una serie de actividades económicas con arreglo a las cuales las empresas deben declarar sus actividades comerciales. Posteriormente, se determina si estas actividades cumplen los criterios técnicos de cada uno de los objetivos medioambientales y las garantías mínimas para definir las actividades alineadas con la taxonomía.

Una vez identificadas las actividades económicas relevantes (elegibles), el Grupo calcula y comunica los ingresos (volumen de negocio), los gastos de capital (Capex) y los gastos operativos (Opex) del ejercicio que se ajustan a la taxonomía (alineados).

Alcance de la información

El ámbito de aplicación de la normativa sobre taxonomía de la UE cubre las actividades comerciales del Grupo, basándose en los mismos principios de consolidación que los estados financieros consolidados del Grupo, ajustados a las distintas definiciones de ámbito de aplicación más restringido de la normativa sobre taxonomía de la UE. El período de aplicación de la normativa sobre taxonomía de la UE es el año que finaliza el 31 de diciembre.

Las actividades elegibles del Grupo corresponden principalmente a las actividades de nuestras aerolíneas y las operaciones de mantenimiento, reparaciones y revisión (MRO, por sus siglas en inglés) asociadas. Para 2023 no tuvimos la obligación de reportar los ingresos o gastos alineados para estas actividades, pasando a ser aplicable para el informe de 2024.

Los principios de presentación de información del Reglamento sobre taxonomía de la UE difieren de los de nuestros estados financieros consolidados, que se elaboran de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la UE (NIIF). Estas diferencias incluyen, entre otras, la no

contabilización de las inversiones contabilizadas por el método de la participación o sus resultados, así como una definición muy restrictiva de los gastos operativos. Estas y otras diferencias tienen como resultado que el volumen de negocio, el Capex y el Opex elegibles declarados con arreglo al Reglamento sobre taxonomía de la UE sean inferiores a los de otra información financiera y de sostenibilidad.

Si bien el Grupo apoya los esfuerzos para mejorar y aumentar la comparabilidad de las divulgaciones climáticas de manera más amplia, el alcance limitado del Reglamento sobre taxonomía de la UE no permite al Grupo describir toda nuestra actividad de inversión en la transición con arreglo a la estrategia *Flightpath net zero*. Las limitaciones del Reglamento en los ámbitos que se relacionan a continuación impiden al Grupo declarar íntegramente nuestra inversión en sostenibilidad: (i) las *joint ventures* para producir SAF o aeronaves de hidrógeno no entran en el ámbito de nuestros informes; (ii) nuestros acuerdos de compra a largo plazo de SAF y otros productos de energía renovable, que apuntalan la inversión y permiten la financiación de la producción renovable a gran escala, están excluidos. Las restricciones adicionales de la información sobre aviación (el crecimiento de toda la flota mundial de aviación se utiliza para descontar la inversión de cada empresa en aeronaves punteras y en SAF) también limitan la capacidad del Grupo para declarar íntegramente su compromiso financiero con la transición a un escenario bajo en emisiones de carbono. Este enfoque, que requiere que el rendimiento de cada empresa se ajuste en función de las tendencias mundiales, es exclusivo del sector de la aviación y, a nuestro juicio, diluye el impacto de la taxonomía a la hora de impulsar una mayor inversión a nivel de cada empresa.

Cambios en el Reglamento sobre taxonomía de la UE en 2024

Si bien no se han realizado modificaciones en el Reglamento de taxonomía de la UE durante el transcurso de 2024, la Comisión Europea, el 29 de noviembre de 2024, publicó un proyecto de notificación de la Comisión (la Notificación) sobre la interpretación y la aplicación de determinadas disposiciones legales del Acto Delegado de Taxonomía de la UE sobre Medioambiente, el Acto Delegado de Taxonomía de la UE sobre Clima y el Acto Delegado de Divulgación de Taxonomía de la UE. La Notificación proporciona una amplia gama de respuestas a preguntas frecuentes, incluidas, entre otras, las actividades económicas relacionadas con la industria de la aviación.

A continuación, se ofrecen más detalles sobre la aplicación de las actividades económicas específicas de la aviación en la sección titulada "Comprensión de las actividades económicas de la aviación".

Resumen de las actividades elegibles y alineadas

Hasta el 31 de diciembre de los años 2024 y 2023, los ICR elegibles y alineados del Grupo eran los siguientes:

	Elegible		Alineación	
	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024				
Volumen de negocio	30.487	95 %	11.323	35 %
Capex	2.779	78 %	2.318	65 %
Opex	2.673	98 %	1.558	57 %
	Elegible		Alineación	
	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023				
Volumen de negocio	27.166	92%	-	- %
Capex	3.543	86 %	-	- %
Opex	2.509	99 %	-	- %

Entender el Reglamento sobre taxonomía de la UE

Base de elaboración

El Grupo elabora su información de conformidad con el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 (publicado el 4 de junio de 2021), el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 asociado (publicado el 6 de julio de 2021), las modificaciones del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 (publicadas el 21 de noviembre de 2023) (en lo sucesivo, el "Reglamento Delegado modificado"), varias comunicaciones de la Comisión Europea que contienen respuestas a las preguntas más frecuentes, la guía de usuario de la taxonomía de la UE actualizada anualmente y el navegador de la taxonomía de la UE (un sitio web que ofrece una serie de herramientas en línea para que los usuarios puedan comprender mejor el Reglamento sobre taxonomía de la UE y las obligaciones de información asociadas).

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

El marco del Reglamento sobre taxonomía de la UE

El Reglamento sobre taxonomía de la UE establece 150 actividades económicas predefinidas y preceptivas en relación con los seis objetivos medioambientales que se relacionan a continuación:

1. Mitigación del cambio climático;
2. Adaptación al cambio climático;
3. Uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos;
4. Transición hacia una economía circular;
5. Prevención y control de la contaminación.
6. Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas.

Actividades económicas identificadas del Grupo

Para 2024, el Grupo ha identificado un total de 15 actividades económicas elegibles que pueden declararse, que se indican a continuación:

Aviación

Fabricación de aeronaves (MCC)

Transporte aéreo de pasajeros y mercancías (MCC)

Operaciones de asistencia en tierra al transporte aéreo (MCC)

Construcción y actividades inmobiliarias

Renovación de edificios existentes (MCC)

Adquisición y propiedad de edificios (MCC)

Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética (MCC)

Instalación, mantenimiento y reparación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y plazas de aparcamiento anexas a los edificios) (MCC)

Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable (MCC)

Energía

Generación de electricidad mediante tecnología solar fotovoltaica (MCC)

Información y comunicación

Soluciones basadas en datos para reducir las emisiones de GEI (MCC)

Actividades técnicas, científicas y profesionales

Investigación sobre tecnologías innovadoras con bajas emisiones de carbono (MCC)

Transporte

Transporte en motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros (MCC)

Transporte urbano y suburbano, transporte de pasajeros por carretera (MCC)

Abastecimiento de agua, alcantarillado, gestión de residuos y descontaminación

Descontaminación y desmantelamiento de productos al final de su vida útil (EC)

Fabricación

Venta de piezas de repuesto (EC)

Preparación para la reutilización de productos y componentes de productos al final de su vida útil (EC)

Leyenda: ACC - adaptación al cambio climático MCC - mitigación del cambio climático EC - economía circular

El Reglamento sobre taxonomía de la UE también establece cuatro condiciones generales que debe cumplir una actividad económica para ser considerada sostenible desde el punto de vista medioambiental y, por tanto, poder ser declarada como alineada con la taxonomía:

1. Contribuir de manera sustancial al menos a un objetivo medioambiental;
2. No causar perjuicio significativo a ninguno de los otros cinco objetivos medioambientales;
3. Cumplir las garantías mínimas; y
4. Cumplir los criterios técnicos de selección establecidos en los actos delegados del Reglamento sobre taxonomía de la UE.

Actividades elegibles para la taxonomía

El Reglamento sobre taxonomía de la UE define las actividades económicas elegibles para la taxonomía como aquellas actividades del Grupo que se ajustan a cualquiera de las 150 actividades económicas antes mencionadas distribuidas en nueve sectores. Dichas actividades son elegibles tanto si cumplen los criterios técnicos de selección como si no los cumplen.

Las más importantes, relacionadas con el sector de la aviación, son las actividades asociadas a (i) **la fabricación de aeronaves**, (ii) el **transporte aéreo de pasajeros y mercancías** y (iii) **la asistencia en tierra al transporte aéreo**, que en 2024 requieren unos informes alineados.

Si una actividad no está incluida en el Reglamento sobre taxonomía de la UE, no se considera elegible. Las principales categorías de gastos elegibles en 2024 se incluyen en la siguiente tabla:

Téngase en cuenta que las categorías de actividades elegibles se han reducido a partir de 2023 tras una mayor aclaración sobre la relevancia de ciertas actividades para activos concretos elegibles según la taxonomía.

En la práctica, el primer paso para evaluar la alineación de las actividades económicas a los criterios técnicos de selección es identificar las actividades económicas elegibles para la taxonomía.

Además, se exige a las empresas que garanticen que no se contabiliza por duplicado el volumen de negocio, el Capex y el Opex elegibles para la taxonomía (y que expliquen qué medidas se adoptan para evitar esa doble contabilización) cuando las actividades del Grupo se corresponden con más de una actividad económica.

Actividades alineadas con la taxonomía

Una actividad alineada con la taxonomía es aquella que, habiéndose identificado como elegible, contribuye sustancialmente al menos a uno de los seis objetivos medioambientales, no causa ningún perjuicio significativo a los demás objetivos medioambientales y cumple las garantías mínimas. A continuación se ofrece información pormenorizada sobre la contribución sustancial, la ausencia de perjuicios significativos y las garantías mínimas.

Contribución sustancial

El Reglamento sobre taxonomía de la UE establece criterios detallados de contribución sustancial para garantizar que la actividad económica asociada tiene un impacto positivo sustancial en uno de los seis objetivos medioambientales mencionados o reduce sustancialmente el impacto negativo en el medioambiente. El objetivo más importante para el Grupo es la mitigación del cambio climático; sin embargo, las categorías de economía circular, prevención de la contaminación, y recursos hídricos y marinos, también incluyen actividades relevantes para el Grupo. Estos criterios de contribución sustancial varían según la actividad económica, y cada actividad económica puede aplicarse a más de un objetivo medioambiental.

No causar perjuicio significativo (DNSH, por sus siglas en inglés)

Junto con los criterios para evaluar si una actividad contribuye sustancialmente al menos a uno de los objetivos medioambientales del Reglamento sobre taxonomía de la UE, los criterios DNSH especifican los requisitos mínimos que debe cumplir la actividad económica para no perjudicar a ninguno de los otros cinco objetivos medioambientales. Estos criterios difieren según la actividad económica y el objetivo medioambiental.

Cualquier incumplimiento de dichos criterios descalificaría automáticamente a una actividad para ser sostenible desde el punto de vista medioambiental y, por lo tanto, impediría que las actividades asociadas cumplieran los criterios de alineación.

Además, hay cuatro criterios genéricos de DNSH que se aplican a todas las actividades económicas, a saber: (i) adaptación al cambio climático; (ii) recursos hídricos y marinos; (iii) prevención y control de la contaminación en relación con el uso y la presencia de sustancias químicas; y (iv) protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas. Estos criterios genéricos se aplican a varias de las actividades económicas identificadas del Grupo.

Garantías mínimas

El Reglamento sobre taxonomía de la UE define las garantías mínimas como procedimientos de diligencia debida y de reparación aplicados por una empresa que realiza una actividad económica con el fin de garantizar su conformidad con las Líneas Directrices de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos para Empresas Multinacionales y los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de la ONU. Estos últimos incluyen los principios y derechos establecidos en ocho de los diez convenios fundamentales identificados en la

ICR de volumen de negocio

El ICR de volumen de negocio comprende la partida "total ingresos" de la cuenta de resultados de los estados financieros consolidados y se detalla a continuación:

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2024	2023
Ingresos de pasaje	28.274	25.810
Ingresos de carga	1.234	1.156
Otros ingresos	2.592	2.487
Volumen de negocio taxonómico total (denominadores)	32.100	29.453

Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y la Carta Internacional de Derechos Humanos.

El Grupo cumple en todo momento los requisitos de las Líneas Directrices de la OCDE. Además, el Grupo considera que el respeto y la defensa de los derechos humanos son una piedra angular de sus operaciones y están integrados en su Código de conducta. El Grupo considera que cumple los Principios rectores de las Naciones Unidas.

Por consiguiente, el Grupo confirma que todas las actividades elegibles para la taxonomía cumplen las garantías mínimas del Reglamento sobre taxonomía de la UE.

Criterios técnicos de selección

Cada uno de los criterios técnicos de selección detallados, dentro de cada objetivo medioambiental, se basa en niveles estrictos de desempeño medioambiental, por oposición a actividades transitorias o a planteamientos alternativos aceptables. En algunos casos, estos requisitos van mucho más allá que otra legislación vigente o que lo que es teóricamente posible desde el punto de vista técnico y operativo en la fecha del informe.

Debido a su complejidad y a su dependencia de las normas de la UE, los criterios técnicos de selección pueden ser difíciles de interpretar, especialmente en el caso de actividades o proveedores clave con sede fuera de la UE.

Plan de Capex

El Reglamento sobre taxonomía de la UE permite que las inversiones en activos fijos (Capex) y los gastos de explotación (Opex) se consideren alineados con la taxonomía cuando formen parte de un "plan de Capex". Un plan de Capex se define como un plan que tiene por objeto ampliar las actividades económicas del Grupo alineadas con la taxonomía o convertir actividades económicas preexistentes en actividades económicas alineadas con la taxonomía en un plazo de cinco años. Además, el plan correspondiente debe ser aprobado por la dirección y estar detallado a nivel de actividad económica de la taxonomía.

Dada la incertidumbre de las definiciones y la falta de orientación en relación con los planes de Capex en el marco del Reglamento sobre taxonomía de la UE, el Grupo ha optado por no declarar ningún Capex u Opex como alineado con la taxonomía como resultado de las disposiciones del plan de Capex.

Notificación de las actividades alineadas financieramente con arreglo al Reglamento sobre taxonomía de la UE

El Reglamento sobre taxonomía de la UE exige la comunicación de ICR asociados al volumen de negocio, Capex y Opex, tanto para las actividades elegibles como para las alineadas. Estos ICR difieren de los determinados por el Grupo al evaluar y monitorear su desempeño y solo deben considerarse con referencia al Reglamento de taxonomía de la UE. Cada ICR se calcula como el importe asociado a las actividades económicas elegibles y alineadas (el numerador) dividido por el total (denominador).

Los principios de presentación de información del Reglamento sobre taxonomía de la UE difieren de los de nuestros estados financieros consolidados, que se elaboran de conformidad con las NIIF. Estas diferencias incluyen, entre otras, la no contabilización de las inversiones contabilizadas por el método de la participación o sus resultados, así como una definición muy restrictiva de los gastos operativos. Estas y otras diferencias tienen como resultado que el volumen de negocio, el Capex y el Opex elegibles declarados con arreglo al Reglamento sobre taxonomía de la UE sean inferiores a los de otra información financiera.

La tabla siguiente presenta un resumen de los ingresos elegibles para la taxonomía y alineados con la taxonomía por actividad económica principal, tanto en cifras absolutas (que constituyen el numerador) como en porcentaje del denominador antes mencionado:

	Elegible		Alineación	
	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024				
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	29.508	91,9 %	11.190	34,9 %
Fabricación de aeronaves	820	2,6 %	-	0%
Operaciones de asistencia en tierra al transporte aéreo	159	0,5 %	133	0,4 %
Volumen de negocio total elegible y alineado según la taxonomía	30.487	95,0 %	11.323	35,3 %

	Elegible		Alineación	
	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023				
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	26.288	89,3 %	-	- %
Fabricación de aeronaves	683	2,3 %	-	- %
Operaciones de asistencia en tierra al transporte aéreo	195	0,7 %	-	- %
Volumen de negocio total elegible y alineado según la taxonomía	27.166	92,3 %	-	- %

ICR de Capex

El ICR de Capex comprende las altas en el inmovilizado material (nota 13 de los estados financieros consolidados) como en el inmovilizado inmaterial (nota 17 de los estados financieros consolidados). Los denominadores se detallan a continuación:

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2024	2023 ¹
Altas en el inmovilizado material (nota 13)	3.086	3.753
Altas en el inmovilizado inmaterial (nota 17) ¹	494	366
Capex taxonómico total (denominadores)	3.580	4.119

¹ El denominador de gasto de capital de 2023 se ha reformulado para alinearlo con la reclasificación informada en los estados financieros consolidados (notas 2, 17 y 37).

El numerador para el Capex alineado incluye la parte de los gastos incluidos en el denominador que sean gastos: (i) relacionados con actividades económicas alineadas con la taxonomía; (ii) parte del plan de Capex para expandir las actividades alineadas con la taxonomía o para permitir que actividades económicas elegibles para la taxonomía se alineen con la taxonomía; o (iii) derivados de la compra de producción obtenida de actividades económicas alineadas con la taxonomía. Sin embargo, dada la incertidumbre de las definiciones y la falta de orientación en relación con las partes (ii) y (iii), el Grupo ha optado por comunicar únicamente los datos financieros relativos a las actividades económicas alineadas con la taxonomía.

En la tabla siguiente se presenta un resumen del Capex elegible para la taxonomía y alineado con la taxonomía por actividad económica principal, tanto en cifras absolutas (numerador) como en porcentaje del denominador antes mencionado:

	Elegible		Alineación	
	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024				
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	2.779	77,6 %	2.318	64,7 %
Capex total elegible y alineado según la taxonomía	2.779	77,6 %	2.318	64,7 %

	Elegible		Alineación	
	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023				
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	3.543	86,0 %	-	- %
Capex total elegible y alineado según la taxonomía	3.543	86,0 %	-	- %

ICR de Opex

El ICR de Opex se define como aquellos costes no capitalizados relacionados con: (i) investigación y desarrollo; (ii) medidas de renovación de edificios; (iii) arrendamientos a corto plazo; (iv) mantenimiento y reparación; (v) otros gastos directos relacionados con el mantenimiento diario de los activos del inmovilizado material.

También se definen los gastos directos relacionados con el mantenimiento diario de los activos del inmovilizado material, que incluyen: (i) los materiales de mantenimiento; (ii) los costes de personal para reparar un activo; y (iii) los activos de TI dedicados al mantenimiento orientado a la sostenibilidad, distintos de los capitalizados. Para evitar dudas, los otros gastos directos excluyen los siguientes: (i) los gastos generales; (ii) las materias primas; (iii) los costes de personal asociados a la explotación del activo; (iv) los costes de gestión de proyectos de investigación y desarrollo; (v) los costes generales de TI; (vi) los costes generales de servicios profesionales; y (vii) la electricidad, fluidos o reactivos necesarios para el funcionamiento del inmovilizado material. La definición del ICR de Opex es más restrictiva que la definición de gastos operativos del Grupo y no recoge todos los gastos en actividades que de otro modo serían elegibles. El ICR de Opex se concilia con el gasto operativo total del siguiente modo:

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2024	2023 ¹
Mantenimiento y reparación	2.673	2.509
Gastos de arrendamientos a corto plazo	56	26
Opex taxonómico total (denominadores)	2.729	2.535
Otros gastos de funcionamiento no incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento sobre taxonomía de la UE	25.088	23.411
Total de gastos operativos según la cuenta de resultados	27.817	25.946

1 Los costes operativos de TI para 2023 se han reformulado para ajustarse a la base de evaluación actual de dicho gasto, con el fin de reflejar mejor la naturaleza de elegibilidad de los costes operativos de TI incurridos.

2 Se denomina "costes de ingeniería y otros costes de aeronaves" del estado de resultados de los estados financieros consolidados.

El numerador para el Opex alineado incluye la parte de los gastos incluidos en el denominador que sean gastos: (i) relacionados con actividades económicas alineadas con la taxonomía; (ii) parte del plan de Capex para expandir las actividades alineadas con la taxonomía o para permitir que actividades económicas elegibles para la taxonomía se alineen con la taxonomía; o (iii) derivados de la compra de producción obtenida de actividades económicas alineadas con la taxonomía. Sin embargo, dada la incertidumbre de las definiciones y la falta de orientación en relación con las partes (ii) y (iii), el Grupo ha optado por comunicar únicamente los datos relacionados con las actividades económicas alineadas con la taxonomía.

El Grupo considera que las definiciones del ICR de Opex, en comparación con el ICR de volumen de negocio, no reflejan la realidad económica de la explotación de un activo alineado con la taxonomía. Por ejemplo, todos los ingresos asociados a la explotación de una aeronave alineada con la taxonomía cumplen la definición del ICR de volumen de negocio; sin embargo, los costes asociados a la explotación de esa misma aeronave se limitan al mantenimiento de la misma y, por ejemplo, excluyen el gasto en SAF utilizado en dicha aeronave. La siguiente tabla presenta un resumen de los gastos generales elegibles para la taxonomía y alineados con la taxonomía por actividad económica principal, tanto en cifras absolutas (numerador) como en porcentaje del denominador mencionado:

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024	Elegible		Alineación	
	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	2.673	97,9 %	1.558	57,1 %
Opex total elegible y alineado según la taxonomía	2.673	97,9 %	1.558	57,1 %

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023	Elegible		Alineación	
	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	2.509	99,0 %	-	- %
Opex total elegible y alineado según la taxonomía	2.509	99,0 %	-	- %

Metodología/recopilación y validación de datos

El Grupo ha establecido procesos internos para la recopilación, validación y comunicación de datos taxonómicos a través de la estructura de gobierno establecida que se describe en la sección de gobernanza del presente Informe anual. El Grupo utiliza un proceso de siete pasos para preparar su información sobre taxonomía:

- Identificación de las actividades económicas aplicables:** los equipos de Sostenibilidad y Finanzas de IAG llevan a cabo la determinación inicial de las actividades económicas aplicables a las operaciones del Grupo. Los representantes de dichas funciones en sostenibilidad y finanzas de cada compañía operadora validan la exhaustividad de esa identificación. Para llevar a cabo la determinación de estas actividades económicas aplicables, el Grupo ha identificado actividades elegibles asociadas únicamente con el objetivo de mitigación del cambio climático;
- Determinación de los factores de evaluación:** en los casos en los que se deben emplear juicios en la aplicación del Reglamento sobre taxonomía de la UE, los equipos de Sostenibilidad y Finanzas de IAG desarrollan un enfoque estandarizado para dicha aplicación;
- Formación sobre la normativa existente y nueva:** anualmente, los equipos de Sostenibilidad y Finanzas de IAG organizan talleres en todo el Grupo para que todos los miembros relevantes de los equipos de sostenibilidad y finanzas que trabajan en la taxonomía reciban formación sobre la metodología existente, los cambios en la normativa y los principales juicios aplicados;

- Informes estandarizados:** los equipos de Sostenibilidad y Finanzas de IAG han elaborado plantillas de informes estandarizadas para la cuantificación, por actividad económica, de lo que es elegible para la taxonomía, así como los criterios técnicos de selección detallados específicos, los criterios DNSH y las garantías mínimas para cuantificar el alineamiento con la taxonomía;
- Revisión y validación:** los equipos de Sostenibilidad y Finanzas de IAG validan esta información en todas las compañías operadoras y consolidan la información;
- Umbral cuantitativo para la presentación de informes:** el Grupo ha establecido un umbral cuantitativo de 2 millones de euros por debajo del cual considera que las actividades elegibles para la taxonomía no están alineadas con ella. Esta valoración se realiza para cada actividad económica y cada compañía operadora; y
- Presentación de informes:** los equipos de Sostenibilidad y Finanzas de IAG calculan los indicadores (ICR) consolidados para determinar la elegibilidad y la alineación.

Comprender las nuevas actividades económicas de la aviación

El Reglamento Delegado modificado, publicado en 2023, introdujo las actividades económicas de **fabricación de aeronaves, transporte aéreo de pasajeros y mercancías y operaciones de asistencia en tierra al transporte aéreo**.

La información que figura a continuación refleja los criterios de evaluación de aplicación en 2024.

Transporte aéreo de pasajeros y mercancías

Estas actividades económicas abarcan todas las aeronaves en propiedad y arrendadas que el Grupo opera para el transporte de pasajeros y mercancías.

Si bien esta sección no pretende detallar todos los criterios técnicos de selección, a continuación se indican los criterios de selección pertinentes para cumplir los requisitos de alineación:

- a. La aeronave tiene cero emisiones directas (emisiones de escape) de CO₂¹;
- b. En la fecha de entrada en vigor del Reglamento Delegado modificado, se consideró que las aeronaves eran "aeronaves conformes"².
- c. Con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del Reglamento Delegado modificado, se consideró que las aeronaves eran "aeronaves conformes"², con el compromiso de que toda aeronave no conforme de la flota:
 - i. Se retire definitivamente del uso en el plazo de seis meses a partir de la entrega de la aeronave conforme; o
 - ii. Se retire definitivamente de la flota en los seis meses siguientes a la entrega de la aeronave conforme, en cuyo caso se aplica la tasa de sustitución³.
- d. O, en el caso de que la aeronave no se considere conforme, esta puede seguir cumpliendo los criterios de elegibilidad y alineación si opera con un porcentaje mínimo de SAF del 9% en 2024⁴, que aumente un 2% cada año subsiguiente.

En el resumen anterior no se han incluido otros criterios técnicos de selección que entrarán en vigor a partir del 1 de enero de 2030.

En lo que respecta a la operación de aeronaves, los criterios DNSH se limitan a los criterios genéricos antes mencionados y a determinados criterios relacionados con una serie de temas, entre los que se incluyen la evaluación de la adaptación al cambio climático, la prevención de la generación de residuos, el reciclaje de dichos activos, el control de sustancias peligrosas y las restricciones a la contaminación acústica. En lo que respecta a estos criterios, el Grupo solo ha considerado que las aeronaves cumplen los requisitos si el fabricante asociado ha proporcionado una confirmación de cumplimiento.

Una vez identificadas las aeronaves conformes, el Grupo debe comunicar el volumen de negocio, el Capex y el Opex de cada una de ellas⁵.

Principales juicios que el Grupo considera relevantes para interpretar y aplicar el Reglamento Delegado modificado

- 1 No se define el concepto de cero emisiones directas de CO₂, pero se interpreta que se refiere tanto a las aeronaves eléctricas como a las propulsadas por hidrógeno. Estas dos tecnologías están en las primeras fases de desarrollo y, aunque el Grupo espera que ambas sean comercialmente viables a su debido tiempo, no se espera que esto ocurra antes de 2035, como muy pronto. Por consiguiente, el Grupo no podrá informar de ningún gasto alineado en un futuro previsible.
- 2 Una aeronave conforme se define como aquella que cumple los criterios técnicos de selección y DNSH de la actividad económica de fabricación de aeronaves. Estos criterios incluyen, entre otros, (i) una ratio específica de emisiones de CO₂ en relación a su masa máxima de despegue; (ii) criterios de prevención de la contaminación, como una certificación específica relativa a la contaminación acústica; y (iii) garantizar que no se incluyen materiales peligrosos específicos en la construcción de la aeronave, incluidas determinadas pinturas antiincrustantes que la ley exige, por motivos de seguridad, que se incluyan en las aeronaves. Cada fabricante de aeronaves debe facilitar una declaración para confirmar cuáles de sus aeronaves cumplen los criterios para ser aeronaves conformes. Si bien algunos fabricantes han proporcionado estas declaraciones

durante 2024, no todos lo han hecho y, en consecuencia, el Grupo espera más desarrollos y casos de autocertificación durante 2025.

Las normas de seguridad locales e internacionales exigen que el Grupo tenga instalados en sus aeronaves ciertos materiales peligrosos que están prohibidos según el Reglamento de Taxonomía de la UE, tal como se define en el Apéndice C de la categoría DNSH.

El Grupo ha realizado un análisis de todos los materiales peligrosos en sus operaciones, tal como se define en el Apéndice C de la categoría DNSH del Reglamento de taxonomía de la UE. El Grupo ha identificado un número limitado de materiales que se instalan en nuestras aeronaves y que son requeridos por la legislación local e internacional, por razones de seguridad, pero que están prohibidos según el Reglamento de Taxonomía de la UE.

Algunos de estos materiales, incluidas las pinturas antiincrustantes utilizadas en las aeronaves, han sido aclarados en el proyecto de notificación publicado por la Comisión Europea el 29 de noviembre de 2024 y están exentos de los criterios DNSH.

Sin embargo, el proyecto de notificación de la Comisión antes mencionado no cubre todos los materiales peligrosos que exigen las normas de seguridad. El único producto que el Grupo ha instalado en sus aeronaves que no está cubierto por las exenciones existentes son los halones, que son necesarios para los equipos de extinción de incendios. El Grupo tiene instalados dichos materiales porque no existen productos alternativos adecuados y dichos materiales se instalan y utilizan en condiciones estrictamente controladas. Además, dichos materiales peligrosos solo se utilizan en situaciones de emergencia, ninguna de las cuales ocurrió en 2024.

El Grupo espera que con el avance tecnológico los fabricantes de aeronaves identifiquen productos alternativos adecuados y retiren estos materiales peligrosos.

El Grupo considera que existe incertidumbre en cuanto a si el Reglamento de taxonomía de la UE cumple con los criterios DNSH, dado que se otorgan exenciones para algunos materiales críticos para la seguridad, pero no para todos. Por lo tanto, el Grupo ha aplicado su criterio para determinar si cumple con todos los criterios DNSH y ha concluido que cumple con los requisitos de alineación.

Si el Grupo no hubiera llegado a esta conclusión, no habría informado ninguna alineación para cada uno de sus ICR en 2024.

- 3 La tasa de sustitución se define como la media de 10 años del número total de aeronaves retiradas de forma permanente de uso a escala mundial dividido por el número total de aeronaves entregadas a escala mundial. El proyecto de notificación de la Comisión publicado por la Comisión Europea el 29 de noviembre de 2024 confirmó que la tasa de sustitución que se aplicará para 2024 será del 0,48. De conformidad con el Acto Delegado 2023/2485, la aplicación de la tasa de sustitución se limita a los ingresos del Grupo y no se aplica a los gastos de explotación y de capital. Si el número de aeronaves entregadas a escala mundial supera el número de aeronaves retiradas de forma permanente, se reducen los ingresos financieros alineados con la taxonomía del Grupo. En consecuencia, la tasa de sustitución no refleja las actividades individuales del Grupo en el marco de su transición hacia un entorno con bajas emisiones de carbono, sino las del conjunto del sector mundial de la aviación. Las actuaciones que influyen en una medida tan global escapan al control del Grupo y no ofrecen a los inversores o usuarios de nuestra información taxonómica una información que permita realizar mejores comparaciones dentro del sector aéreo.
- 4 Como se detalla, el Reglamento de taxonomía de la UE permite la asignación de SAF a aeronaves que no cumplen con las normas para que cumplan con las mismas si un mínimo del 9% del consumo de combustible es SAF. El Reglamento de taxonomía de la UE no proporciona ninguna orientación sobre cómo llevar a cabo esta asignación y, en consecuencia, el Grupo ha aplicado su criterio en dicha asignación. Al llevar a cabo esta asignación, el Grupo ha asignado SAF sobre la base del combustible total consumido por familia de aeronaves.

5 A 31 de diciembre de 2024, el Grupo opera 601 aeronaves en su flota y no supervisa ni informa de todos los ingresos y gastos por aeronave individual. Por consiguiente, el Grupo formuló juicios para determinar la base sobre la que asignar los ingresos y gastos a los activos asociados. Los datos son los siguientes:

Ingresos: el Grupo está en condiciones de controlar los indicadores de ingresos por familia de aeronaves (por ejemplo, en toda la familia Airbus A320) utilizando parámetros como los ingresos medios por asiento-kilómetro ofertado (AKO) y los ingresos por pasajero-kilómetro transportado (PKT), pero no puede controlar el nivel de dicha actividad por cada aeronave. En consecuencia, el Grupo ha asignado ingresos a activos individuales en función de la proporción de AKO para aquellas aeronaves que cumplen con los requisitos a nivel de la compañía operadora;

Capex: el Grupo puede monitorizar parte del Capex por cada aeronave o familia de aeronaves. Por consiguiente, no ha tenido que aplicar un criterio de adjudicación para este Capex. En el caso de otro Capex relacionado con la flota, como la compra de repuestos rotativos, el Grupo no puede asignarlos a una familia de aeronaves específica. Por ello, se ha asignado el Capex a activos individuales en función de la proporción de AKO para cada familia de aeronaves a nivel de la compañía operadora; y

Opex: en caso de gastos relacionados con el mantenimiento y la reparación de aeronaves, aquellos gastos que no forman parte del Capex, el Grupo no puede realizar un seguimiento de los mismos a nivel aeronave. En consecuencia, el Grupo ha asignado los gastos de mantenimiento y reparación a activos individuales en función de la proporción de AKO para aquellas aeronaves que cumplen con los requisitos a nivel de compañía operadora.

Se ha llevado a cabo una conciliación con el volumen de negocio, el Capex y Opex totales para evitar la doble contabilización. Además, para evitar la doble contabilización, todos los gastos de mantenimiento asociados a las operaciones de las aeronaves, tanto los capitalizados como los contabilizados dentro de los gastos operativos, se incluyen en esta actividad económica, mientras que en la actividad económica de fabricación de aeronaves (véase más adelante) solo se incluirán los ingresos asociados a la realización de actividades de mantenimiento para empresas externas al Grupo.

Fabricación de aeronaves

La actividad económica de fabricación de aeronaves abarca una gama más amplia de actividades, entre las que se incluyen las siguientes: (i) la fabricación; (ii) la reparación; (iii) el mantenimiento; (iv) la revisión; (v) la renovación, y (vi) la reconversión y modernización de aeronaves y piezas y equipos de aeronaves. Aunque el Grupo no fabrica aeronaves, sí realiza el resto de las subactividades detalladas en los apartados (ii) a (vi), tanto internamente en las aeronaves operativas como externamente para terceros como parte de las operaciones del negocio de MRO, reparaciones y revisión (MRO, por sus siglas en inglés).

El Reglamento sobre taxonomía de la UE no define la naturaleza de estas subactividades, que no se ajustan a la terminología del sector. A falta de dicha orientación, el Grupo ha considerado que todas las operaciones del negocio de MRO del Grupo entrarían dentro de esta actividad económica, incluidas las relativas a fuselajes, motores y otros componentes de las aeronaves.

Desde el punto de vista de la selección técnica, los puntos (a) a (c) descritos anteriormente en relación con las actividades económicas de transporte aéreo de pasajeros y mercancías también son de aplicación. Además, los criterios DNSH se limitan a los criterios genéricos antes mencionados y a determinados criterios relativos a la prevención de la generación de residuos, la maximización de la reutilización y el uso de materiales secundarios y las restricciones en materia de contaminación acústica.

Una vez identificadas las actividades alineadas con la taxonomía, el Grupo debe comunicar el volumen de negocio, el Capex y el Opex de cada uno de los servicios prestados. La política contable del Grupo para las actividades de mantenimiento distingue entre las actividades de mantenimiento importantes y las que se consideran no importantes, como se indica a continuación:

- Las operaciones importantes de mantenimiento de las aeronaves en propiedad se capitalizan a medida que se incurre en ellas y se supervisan proyecto por proyecto;
- Las operaciones importantes de mantenimiento de las aeronaves arrendadas se prevén con antelación y se supervisan proyecto por proyecto; y
- Las operaciones de mantenimiento consideradas no importantes se contabilizan como gastos en el momento en que se producen, y los gastos correspondientes no se controlan proyecto por proyecto. Por consiguiente, a los efectos de informar sobre los gastos alineados con la taxonomía, el gasto total se asigna en función del número total de incidencias de mantenimiento en aeronaves conformes como proporción del número total de incidencias de mantenimiento no importantes.

La prestación de servicios de MRO a terceros se controla proyecto por proyecto. Para garantizar que las actividades de mantenimiento de las aeronaves no se contabilizan por partida doble, en esta actividad económica solo se incluyen los ingresos derivados de operaciones con empresas externas al Grupo. Todo el Capex y el Opex asociados a las operaciones del negocio de MRO se incluye en la actividad económica de transporte aéreo de pasajeros y mercancías. Además, cuando una compañía operadora presta servicios de MRO a otra compañía operadora, los gastos intragrupo incurridos y los ingresos intragrupo obtenidos por el proveedor de los servicios se eliminan en la consolidación.

Durante el transcurso de 2024, el Grupo no pudo cumplir con los criterios DNSH para informar la alineación de los ICR sobre la prestación de servicios MRO.

Operaciones de asistencia en tierra en el transporte aéreo

La actividad económica correspondiente a las operaciones de asistencia en tierra en el transporte aéreo abarca una gama más amplia de actividades que tienen lugar dentro de las operaciones del Grupo, que incluyen, entre otras, las siguientes: (i) equipos de remolque y empuje; (ii) equipos para la manipulación de equipajes y carga; (iii) vehículos para las maniobras de estacionamiento de aeronaves; (iv) equipos para el embarque de pasajeros; (v) equipos de deshielo; y (vi) equipos de catering.

Los criterios técnicos de selección se limitan únicamente a los vehículos con cero emisiones de CO₂ por el tubo de escape, mientras que los criterios DNSH se limitan a los criterios genéricos antes mencionados y a determinados criterios relativos a la prevención de la generación de residuos, el reciclaje de estos activos y la protección de los recursos hídricos en las actividades de deshielo.

En toda la actividad económica, el Grupo tiene varios miles de activos para los que no es posible identificar los ingresos y gastos por activo individual. Es por ello que en 2024 el Grupo ha asignado las cifras de volumen de negocio en función de la proporción de vehículos de cero emisiones netas con respecto a la flota total de asistencia en tierra.

ICR de las empresas no financieras

Proporción del volumen de negocio derivado de productos o servicios asociados a las actividades económicas alineadas con la taxonomía: información correspondiente al año 2024

Ejercicio financiero N	2024 año		Criterios de contribución sustancial					Criterios DNSH (no causar perjuicio significativo) (h)					Proporción del volumen alineado (A.1.) o elegible (A.2.) según la taxonomía, 2023 (18)	Proporción del volumen alineado (A.1.) o elegible (A.2.) según la taxonomía, 2024 (19)	Categoría actividad habilitadora (20)	Categoría actividad transitoria (21)					
	Código (2)	Volumen de negocio (moneda millones de €) (3)	Proporción del volumen de negocio, año 2024 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Recursos hídricos (7)	Contaminación (8)	Economía circular (9)	Biodiversidad (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Recursos hídricos (13)					Contaminación (14)	Economía circular (15)	Biodiversidad (16)	Garantías mínimas (17)	%
Actividades económicas (1)																					
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES PARA LA TAXONOMÍA																					
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (alineadas con la taxonomía)																					
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	CCM 6.19	11.190	34,9%	S						S	S	-	S	S	-	S	34,9 %	- %		T	
Operaciones de asistencia en tierra en el transporte aéreo	CCM 6.20	133	0,4%	S						S	S	S	S	S	-	S	0,4 %	- %		T	
Volumen de negocio de las actividades medioambientalmente sostenibles (alineadas con la taxonomía) (A.1)		11.323	35,3%														35,3 %	- %			
de las cuales, facilitadoras		-	0%														- %	- %	E		
de las cuales, transitorias		11.323	100%														100 %	- %		T	
A.2 Actividades elegibles para la taxonomía pero no sostenibles medioambientalmente (actividades no alineadas con la taxonomía) (g)																					
Fabricación de aeronaves	MCC 3.21	820	2,5%	E	N/ EL	N/ EL	N/ EL	N/ EL	N/ EL								2,5 %	2,3%		T	
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	MCC 6.19	18.318	57,1%	E	N/ EL	N/ EL	N/ EL	N/ EL	N/ EL								57,1%	89,3%		T	
Operaciones de asistencia en tierra en el transporte aéreo	MCC 6.20	26	0,1%	E	N/ EL	N/ EL	N/ EL	N/ EL	N/ EL								0,1 %	0,7%		T	
Volumen de negocio de actividades elegibles para la taxonomía pero no sostenibles medioambientalmente (actividades no alineadas con la taxonomía) (A.2)		19.164	59,7%														59,7 %	92,3 %			
A. Volumen de negocio de actividades elegibles para la taxonomía (A.1+A.2)		30.487	95,0%														95,0 %	92,3 %			
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																					
Volumen de negocio de actividades no elegibles según la taxonomía		1.613	5,0%																		
TOTAL		32.100	100%																		

EL - actividad elegible
N/EL - actividad no elegible

Proporción del Capex derivado de productos o servicios asociados a las actividades económicas alineadas con la taxonomía: información correspondiente al año 2024

Ejercicio financiero N	Año 2024		Criterios de contribución sustancial					Criterios DNSH (no causar perjuicio significativo) (h)										Categoría actividad transitoria (21)		
	Código (2)	Capex (moneda millones de €) (3)	Proporción del Capex, ejercicio 2024 % (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Recursos hídricos (7)	Contaminación (8)	Economía circular (9)	Biodiversidad (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Recursos hídricos (13)	Contaminación (14)	Economía circular (15)	Biodiversidad (16)	Garantías mínimas (17)	Proporción del Capex alineado (A.1.) o elegible (A.2.) según la taxonomía, 2023 (18)		Proporción del Capex alineado (A.1.) o elegible (A.2.) según la taxonomía, 2024(18)	Categoría actividad habilitadora (20)
Actividades económicas (1)																	%	%	E	T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES PARA LA TAXONOMÍA																				
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (alineadas con la taxonomía)																				
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	CCM 6.19	2.318	64,7%	S						S	S	-	S	S	-	S	64,7%	- %		T
Capex de actividades medioambientalmente sostenibles (alineadas con la taxonomía) (A.1)		2.318	64,7%														64,7%	- %		T
de las cuales, facilitadoras		-	0%														0%	- %	E	
de las cuales, transitorias		2.318	100%														100%	- %		T
A.2 Actividades elegibles para la taxonomía pero no sostenibles medioambientalmente (actividades no alineadas con la taxonomía) (g)																				
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	CCM 6.19	461	12,9%	EL	N/ EL	N/ EL	N/ EL	N/ EL	N/ EL								12,9 %	86,0%		T
Capex de actividades elegibles para la taxonomía pero no sostenibles medioambientalmente (actividades no alineadas con la taxonomía) (A.2)		461	12,9%														12,9 %	86,0%		
A. Capex de actividades elegibles para la taxonomía (A.1+A.2)		2.779	77,6%														77,6 %	86,0%		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																				
Capex de actividades no elegibles según la taxonomía		801	22,4%																	
TOTAL		3.580	100%																	

EL - actividad elegible

N/EL - actividad no elegible

Proporción del Opex derivado de productos o servicios asociados a las actividades económicas alineadas con la taxonomía: información correspondiente al año 2024

Ejercicio financiero N	Año 2024		Criterios de contribución sustancial					Criterios DNSH (no causar perjuicio significativo) (h)					Proporción del Opex alineado (A.1.) o elegible (A.2.) según la taxonomía, 2023 (19)	Proporción del Opex alineado (A.1.) o elegible (A.2.) según la taxonomía, 2024 (18)	Categoría actividad facilitadora (20)	Categoría actividad transitoria (21)				
	Código (2)	Opex (moneda millones de €) (3)	Proporción del Opex, ejercicio 2024 % (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Recursos hídricos (7)	Contaminación (8)	Economía circular (9)	Biodiversidad (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Recursos hídricos (13)					Contaminación (14)	Economía circular (15)	Biodiversidad (16)	Garantías mínimas (17)
Actividades económicas (1)																				
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES PARA LA TAXONOMÍA																				
Opex de actividades medioambientalmente sostenibles (alineadas con la taxonomía) (A.1)																				
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	CCM 6.19	1.558	57,1%	S						S	S	-	S	S	-	S	57,1%	- %		T
Opex de actividades medioambientalmente sostenibles (alineadas con la taxonomía) (A.1)		1.558	57,1%														57,1%	- %		
de las cuales, facilitadoras		-	- %														- %	- %	E	
de las cuales, transitorias		1.558	100%														100%	- %		T
A.2 Actividades elegibles para la taxonomía pero no sostenibles medioambientalmente (actividades no alineadas con la taxonomía) (g)																				
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	CCM 6.19	1.115	40,9%	EL	N/ EL	N/ EL	N/ EL	N/ EL	N/ EL								40,9%	99,0%		T
Opex de actividades elegibles para la taxonomía pero no sostenibles medioambientalmente (actividades no alineadas con la taxonomía) (A.2)		1.115	40,9%														40,9 %	99,0 %		
A. Opex de actividades elegibles para la taxonomía (A.1+A.2)		2.673	98,0%														98,0 %	99,0 %		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																				
Opex de actividades no elegibles según la taxonomía		56	2,0%																	
TOTAL		2.729	100%																	

EL - actividad elegible
N/EL - actividad no elegible