



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

Informe de Verificación Independiente del Estado
de Información No Financiera Consolidado (EINF)

4 de marzo de 2024



KPMG Auditores, S.L.
P.º de la Castellana, 259 C
28046 Madrid

Informe de Verificación Independiente del Estado de Información no Financiera Consolidado de International Consolidated Airlines Group, S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2023

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

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio, hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, del Estado de Información No Financiera Consolidado (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2023, de International Consolidated Airlines Group, S.A. (en adelante la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo) que forma parte del Informe de Gestión consolidado de 2023 adjunto del Grupo.

El contenido del EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en la tabla "Índice" incluida en el Informe de Gestión consolidado adjunto.

Responsabilidad 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 la Sociedad dominante. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los contenidos de los *Sustainability Reporting Standards* de Global Reporting Initiative (estándares GRI) seleccionados de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Índice" del citado EINF.

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 la Sociedad dominante 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.

Nuestra independencia y gestión de la calidad

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 la firma diseñe, implemente 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 reglamentarias aplicables.

El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Información No Financiera y, específicamente, en información de desempeño económico, social y medioambiental.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad es expresar nuestras conclusiones en un informe de aseguramiento independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado. Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Internacional de Encargos de Aseguramiento 3000 Revisada en vigor, "Encargos de Aseguramiento distintos de la Auditoría y de la Revisión de Información Financiera Histórica" (ISAE 3000 Revisada) emitida por el Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB) de la Federación Internacional de Contadores (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre encargos de verificación del Estado de Información No Financiera emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España.

En un trabajo de seguridad limitada los procedimientos llevados a cabo varían en naturaleza y momento, y tienen una menor extensión, que los realizados en un trabajo de seguridad razonable y, por lo tanto, la seguridad proporcionada es también menor.

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades y áreas responsables del Grupo que han participado en la elaboración del EINF, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el EINF y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- 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 2023 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en el apartado "C.1. Estrategia 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 2023.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales presentados en el EINF del ejercicio 2023.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2023 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección.

Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que el EINF de International Consolidated Airlines Group, S.A. y sociedades dependientes correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2023, no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los contenidos de los estándares GRI seleccionados de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Índice" del citado EINF.

Párrafo de énfasis

En base al 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, así como en base a los Actos Delegados promulgados de conformidad con lo establecido en dicho Reglamento, se establece la obligación de divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas elegibles en relación con los objetivos medioambientales de uso sostenible y protección de los recursos hídricos y marinos, transición a una economía circular, prevención y control de la contaminación y protección y restauración de la biodiversidad y ecosistemas (el resto de objetivos medioambientales), y respecto de determinadas nuevas actividades incluidas en los objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático, por primera vez para el ejercicio 2023, adicional a la información referida a actividades elegibles y alineadas ya exigida en el ejercicio 2022 en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático y de adaptación al cambio climático. En consecuencia, en el EINF no se ha incluido información comparativa sobre elegibilidad en relación con el resto de los objetivos medioambientales anteriormente indicados ni con las nuevas actividades incluidas en los 15 objetivos de mitigación del cambio climático y de adaptación al cambio climático. Por otra parte, en la medida en la que la información relativa al ejercicio 2022 no se requería con el mismo nivel de detalle que en el ejercicio 2023, en el EINF la información desglosada tampoco es estrictamente comparable. Adicionalmente, cabe señalar que los administradores de International Consolidated Airlines Group, S.A. han incorporado información sobre los criterios que, en su opinión, permiten dar mejor cumplimiento a las citadas obligaciones y que están definidos en el apartado "C.8. Gobierno" del Informe de Gestión adjunto. Nuestra conclusión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

Uso y distribución

Este informe ha sido preparado en respuesta al requerimiento establecido en la normativa mercantil vigente en España, por lo que podría no ser adecuado para otros propósitos y jurisdicciones.

KPMG Auditores, S.L.

Marta Contreras Hernández

4 de marzo de 2024





Estado consolidado de información no financiera 2023



Estado consolidado de información no financiera

El presente estado se ha elaborado para cumplir con los requisitos de la Ley española 11/2018, de 28 de diciembre, en materia de información no financiera y diversidad (por la que se modifican 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), y forma parte del Informe de Gestión del Grupo. El título de este estado cumple con el Reglamento británico de Sociedades (Informe estratégico) (Divulgación de información financiera relacionada con el Clima) de 2022, SI 2022/31.

El Grupo Internacional Consolidated Airlines Group (IAG) proporciona información sobre cuestiones medioambientales, sociales y relativas a las personas, así como en materia de derechos humanos, que es relevante para la Sociedad y para la realización de su actividad comercial. Toda la información, excepto la sección Información adicional, figura también en el Informe y cuentas anuales de IAG. El principal cambio en el alcance de este Estado de Información No Financiera con respecto al año pasado es la inclusión de alineación de la información sobre gastos con la taxonomía de la UE.

Este estado contiene las siguientes secciones:

	Descripción general		
1	Modelo de negocio	45	Gestión del riesgo y principales factores de riesgo
5	Sostenibilidad	53	Riesgo denominado "Aviación sostenible"
8	A. Planeta	58	Riesgo denominado "Personal, cultura y relaciones laborales"
8	A.1. Planeta: cambio climático	68	Entorno regulatorio
25	A.2. Planeta: temas generales	72	Información adicional
25	A.2.1. Residuos	73	A.1.3a.-3b. Planeta: cambio climático
27	A.2.2. Contaminación acústica y calidad del aire	77	A.2.1a.-A.2.4. Planeta: temas generales
29	B. Personas y prosperidad	79	B.2a.-d. Personas
29	B.1. Descripción general	87	B.8.1.-3. Retribución y brecha salarial
30	B.2. Indicadores clave y avances	90	B.9.1.-5. Prosperidad
31	B.3. Equidad, diversidad e inclusión	93	C.8. Gobierno: descripción de la Taxonomía de la UE y actividades relacionadas con 2023
34	B.4. Salud, seguridad y bienestar		
35	B.5. Derechos humanos y formas de esclavitud moderna		
35	B.6. Contribución a la comunidad y apoyo a causas benéficas		
36	C. Principios de gobierno de la sostenibilidad		
36	C.1.-C.2. Enfoque de gestión (estrategia y procesos)		
40	C.3. Marco de gobierno de la plantilla		
40	C.4. Marco de gobierno de la cadena de suministro		
42	C.5. Marco de gobierno de ética e integridad		
43	C.6. Gestión de riesgos de ASG		
44	C.7. Gestión de informes y datos		

Conectando personas, negocios y países

Quiénes somos

Somos International Airlines Group (IAG). Uno de los mayores grupos de aerolíneas, formado de nuestra cartera de aerolíneas y nuestros negocios no aéreos. Nuestras aerolíneas tienen sus propias identidades, propuestas comerciales y estrategias.

Contamos con una cartera de marcas y operaciones de categoría mundial



 Para más información, consulte las secciones de las compañías operadoras

Nuestros grupos de interés



Clientes



Empleados



Proveedores



Accionistas, entidades de crédito y otros grupos de interés financieros



Gobiernos y organismos reguladores

Creando conexiones globales



250+
destinos
en 91 países

582
flota

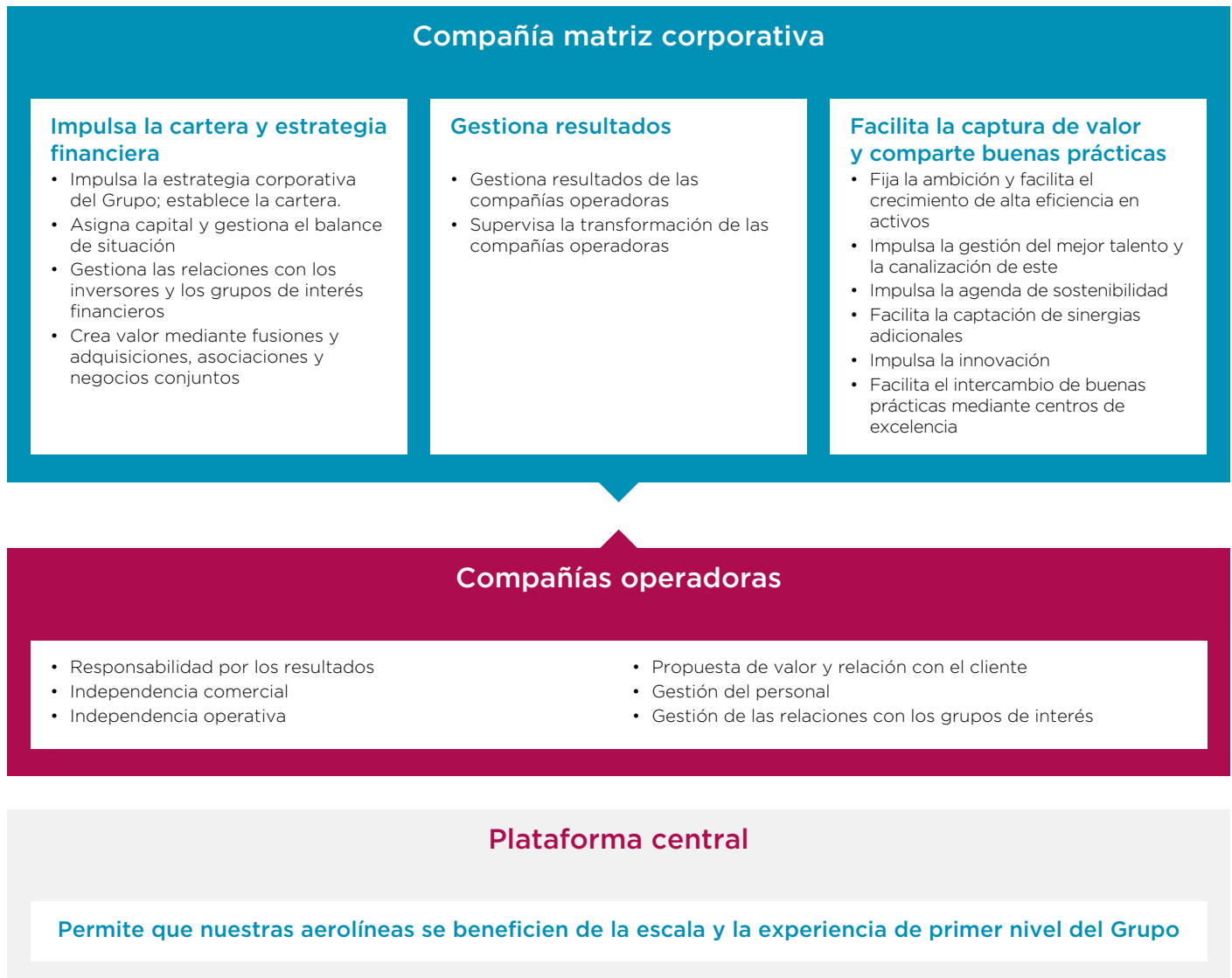
115,6 millones
pasajeros

4.700 millones
toneladas-kilómetro
de carga transportadas

71.794
empleados en
todo el mundo

142.800 millones
Avios emitidos

Nuestra comprobada estructura facilita la transformación y la innovación



IAG, como matriz corporativa, define la ambición del Grupo e impulsa su estrategia a largo plazo. Su independencia de las compañías operadoras permite a IAG fijar metas de rendimiento para éstas, gestionar su progreso, supervisar sus iniciativas de transformación y asignar de forma eficiente el capital dentro del Grupo. IAG apoya la coordinación intragrupo, el intercambio de buenas prácticas y la gestión del talento, facilitando la captación de sinergias. Nuestro modelo también permite al Grupo participar más eficazmente en la consolidación del sector, con IAG garantizando que las opciones inorgánicas se ajusten a la estrategia del

Grupo y proporcionando una plataforma central en beneficio de las nuevas compañías operadoras que se incorporan al Grupo.

La estructura del Grupo permite a nuestras marcas centrar sus esfuerzos en sus mercados de operación, su propuesta al cliente, su identidad cultural, su estrategia comercial y sus relaciones industriales, mientras que su escala apoya la innovación y la inversión en nuevos productos y servicios para mejorar la experiencia del cliente de nuestras empresas operadoras.

La cartera del Grupo se asienta sobre una plataforma central que impulsa la

eficiencia y la transformación. La plataforma central de IAG lidera los esfuerzos colectivos para que el Grupo se sitúe a la vanguardia de la innovación y la sostenibilidad en el sector de las aerolíneas, apoyando y ampliando las tecnologías emergentes de vanguardia en los viajes y la aviación y trabajando para alcanzar ambiciosos objetivos de sostenibilidad.

Nuestro foco está en maximizar la remuneración total al accionista

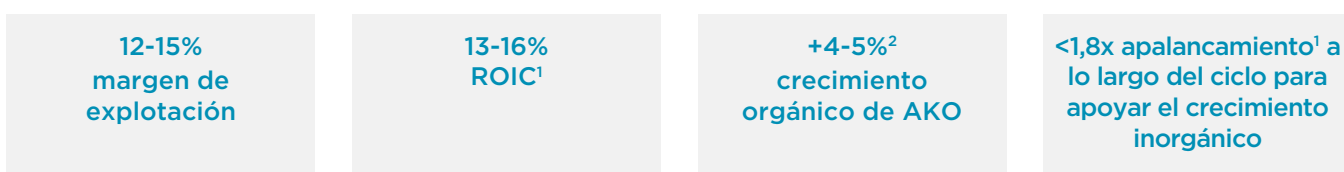


Transformando nuestro negocio



Crecimiento sostenible + Márgenes de primer nivel = Maximización de la remuneración total al accionista

Nuestras metas a medio plazo



¹ Para más información, consulte la sección Medidas alternativas de rendimiento de los estados financieros.
² 2024 a 2026

La sostenibilidad respalda nuestro propósito



2023 ha sido otro año muy importante en nuestro camino para convertirnos en un líder dentro de la industria en materia de sostenibilidad como hacia nuestra meta primordial de alcanzar las cero emisiones netas en 2050.

El resumen que figura a continuación presenta los aspectos más destacados del programa de sostenibilidad de IAG en 2023, que hace hincapié en el aumento del uso y el suministro de combustible sostenible de aviación (SAF), la consolidación de nuestro marco de gobierno en torno a las iniciativas principales en materia de sostenibilidad y la mejora de la divulgación y presentación de la información sobre sostenibilidad.

Contenido de esta sección

A. Planeta

Esta sección incluye: datos más destacados del resumen de Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD), plan de transición, indicadores y avances, iniciativas de reducción de emisiones, análisis de escenarios, riesgos y oportunidades, diálogo con los grupos de interés, residuos, iniciativas de ruido y calidad del aire.

B. Personas y prosperidad

Esta sección incluye: indicadores clave y avances, salud, seguridad y bienestar, derechos humanos y esclavitud moderna, diversidad, igualdad e inclusión, diálogo con las comunidades y apoyo a organizaciones benéficas.

C. Principios de gobierno

Esta sección incluye: estrategia de sostenibilidad, marcos de gobierno, gestión de la plantilla, gestión de la cadena de suministro, ética e integridad, gestión de riesgos ASG, gestión de informes y datos y conformidad con las normas GRI y SASB.

El contenido íntegro de este informe de sostenibilidad se incluye en el Estado de Información No Financiera (EINF) de IAG, que ha sido sometido a una verificación independiente limitada y de acuerdo con las normas ISAF3000 (revisada).

El indicador medioambiental más relevante de IAG es el referido a las emisiones de Alcance 1 y cada año recibe una evaluación adicional durante los seis meses siguientes a la publicación de este informe de conformidad con lo establecido por el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) de la UE, Suiza y Reino Unido, y el sistema internacional de compensación y reducción de emisiones de carbono para la aviación internacional (CORSA). Cualquier cambio sustancial se reflejará en futuros informes.

El cumplimiento de las normas y marcos específicos se enumera en los títulos de las secciones pertinentes y se resume en la sección C.8. Aunque IAG no se ajusta a las normas GRI (*Global Reporting Initiative*) esenciales o exhaustivas, sí aplica las normas GRI que son de obligado cumplimiento según la Ley 11/2018 española. Además, ha decidido ajustarse voluntariamente a otras normas GRI en asuntos materiales.

Inversiones en SAF

1.000 millones de dólares

Inversión total en SAF a 31 de diciembre de 2023, de la que el 86% corresponde a compromisos futuros¹

Intensidad de carbono

80,5 gCO₂/pkm

-3,6% anual y en camino de superar nuestro objetivo de 80 gCO₂/pkm en 2025

Marco de gobierno

7.500+

Directivos y ejecutivos con incentivos anuales ligados al clima

Cadena de suministro

100%

de proveedores evaluados en materia de riesgos de sostenibilidad

¹ Basado en un precio estimado del combustible para aviones de 800 dólares por tonelada y márgenes contratados para la producción de SAF.

Nuestra visión

Ser el grupo de aerolíneas líder mundial en materia de sostenibilidad.

Nuestra estrategia

Contribuir a los nueve indicadores de liderazgo en sostenibilidad que se enumeran en la sección C.1 Marco de gobierno de la sostenibilidad.

Nuestro marco de gobierno

Supervisión a nivel del Consejo	Supervisión del Comité de Dirección de IAG	Supervisión de las compañías operadoras	Alineación intragrupo
<ul style="list-style-type: none"> Comisión de Seguridad, Medioambiente y Responsabilidad Corporativa (SECR) Comisión de Auditoría y Cumplimiento 	<ul style="list-style-type: none"> Directora de Personas, Asuntos Corporativos y Sostenibilidad (CPCASO) 	<ul style="list-style-type: none"> Los comités de dirección supervisan programas de sostenibilidad a medida 	<ul style="list-style-type: none"> Estrategia de sostenibilidad del Grupo Actualizaciones del equipo de sostenibilidad del Grupo Equipos de trabajo para iniciativas sostenibles clave

Nuestras cuestiones e iniciativas principales

IAG adopta un enfoque integral de la sostenibilidad¹.

A. Planeta	B. Personas y prosperidad	C. Principios de gobierno
Cuestiones materiales clave		
<ul style="list-style-type: none"> Reducir nuestro impacto climático Influir y dar forma a las políticas públicas 	<ul style="list-style-type: none"> Diálogo con los empleados Crear un lugar de trabajo diverso, e integrador 	<ul style="list-style-type: none"> Invertir en el futuro Planificar operaciones resistentes al cambio climático Trabajar con proveedores
Políticas clave		
<ul style="list-style-type: none"> Política de sostenibilidad medioambiental 	<ul style="list-style-type: none"> Política de Equidad, Diversidad e Inclusión (EDI) Declaración sobre la esclavitud moderna y la lucha contra la trata de seres humanos 	<ul style="list-style-type: none"> Código de conducta Código de conducta para proveedores Política contra el soborno y la corrupción Política de denuncia de irregularidades Política de divulgación de información corporativa y diálogo con los accionistas
Iniciativas anuales		
<ul style="list-style-type: none"> Estrategia <i>Flightpath Net Zero</i> Remuneración ligada al clima Defensa de soluciones bajas en carbono Liderazgo en asociaciones sectoriales 	<ul style="list-style-type: none"> Encuestas sobre el Índice de Salud Organizativa (OHI) cada seis meses EDI e iniciativas de diálogo Donaciones y recaudación de fondos Elaboración de una hoja de ruta social 	<ul style="list-style-type: none"> Programa acelerador y empresas conjuntas Programa de sostenibilidad de la cadena de suministro Análisis de escenarios del Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera Relacionada con el Clima (TCFD).

Principales objetivos de desarrollo sostenible de la ONU



Objetivos

2019	2025	2030	2050
Objetivo de referencia	<ul style="list-style-type: none"> Reducción del 11% de la intensidad de emisiones de carbono, hasta 80 gCO₂/pkm Estrategia "5 para 2025" en materia de residuos 40% de los puestos directivos ocupados por mujeres 	<ul style="list-style-type: none"> 10% de SAF Reducción del 20% de las emisiones netas de Alcance 1, hasta 22 millones de toneladas Reducción del 20% de las emisiones netas de Alcance 3, hasta 6,6 millones de toneladas 	<ul style="list-style-type: none"> Cero emisiones netas de Alcance 1, 2 y 3 en todas nuestras operaciones y cadena de suministro Captura de carbono para cualquier emisión residual

¹ Estos pilares coinciden con el informe del Foro Económico Mundial *Measuring Stakeholder Capitalism* de 2020. "Dirigir una empresa rentable" y "Complacer a nuestros" clientes son cuestiones materiales relacionadas con la prosperidad que se abordan en otras secciones del Estado de Información No Financiera.

Hacia viajes más sostenibles

Nuestro catálogo de productos y servicios sostenibles para clientes les ayudan a reducir sus emisiones de carbono y apoyar objetivos de sostenibilidad más amplios. Seguimos probando nuevas ofertas.

Servicios previos al vuelo en los aeropuertos



- Electricidad renovable en las salas de espera¹
- Comida vegana en las salas de espera^{2,3}
- Servicio de reserva de comida para reducir el desperdicio de alimentos³

Operaciones aeroportuarias en tierra



- Prueba de autobuses eléctricos para pasajeros^{2,4}
- Tractores eléctricos (mototok) para remolcar las aeronaves a las pistas^{2,3,4}
- Prueba de vehículos eléctricos⁵
- Electricidad renovable para las aeronaves en tierra¹

Impactos a bordo



- Oportunidad para los clientes de contribuir a proyectos de reducción de carbono¹
- SAF voluntario para los clientes^{2,4}
- Utilización de SAF con el apoyo de la inversión de IAG¹
- Comida vegana^{2,3}
- Reciclaje a bordo¹

Datos más destacados de la dimensión Planeta

1.000 millones de dólares

inversiones totales en SAF a 31 de diciembre de 2023, de las cuales un 86% son compromisos a futuro

Primera planta de SAF de *alcohol-to-jet* en el mundo mediante el proyecto LanzaJet Freedom Pines lanzado en colaboración con IAG

100%

de los directivos de las aerolíneas de IAG tienen un objetivo de remuneración vinculado a las emisiones

80,5 gCO₂

por pasajero-kilómetro, una mejora anual del 3,6% en intensidad de carbono que nos coloca en buen camino para alcanzar nuestro objetivo para 2025

A-

calificación 2023 en el cuestionario CDP, el cuarto año consecutivo en el que conseguimos una puntuación de liderazgo por nuestra acción climática

157.100

toneladas de CO₂ evitadas por el uso de SAF en 2023, un aumento del 418% interanual que representa el 0,6% del total nuestras reducciones de emisiones en 2023

Datos más destacados de la dimensión Personas y prosperidad

71.794

personas empleadas en todo el Grupo en 77 países

9%

de aumento de nuestra plantilla frente a 2022

87%

de personal cubierto por convenios colectivos

36%

de los puestos de alta dirección ocupados por mujeres

Datos más destacados de la dimensión Marco de gobierno

4

reuniones de la Comisión SECR del Consejo

100%

de proveedores evaluados para detectar riesgos de cumplimiento legal y financieros

3,2+ millones

de horas de formación impartidas en 2023

90%

de proveedores, por gasto, que han completado la evaluación ASG

1 Todas las compañías aéreas. 2 British Airways. 3 Iberia. 4 Vueling. 5 IAG Cargo.

A.1. Planeta: cambio climático

<p>Intensidad de carbono</p> <p>80,5 gCO₂/pkm</p> <p>-3,6% frente al año anterior</p>	
<p>Emisiones de CO₂e evitadas por el uso de SAF en 2023</p> <p>157.100 toneladas</p>	

A.1.1. 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 *Listing Rule 9.8* de Reino Unido, 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 que se llevó a cabo internamente sobre el cumplimiento de las 11 recomendaciones básicas del TCFD, no se identificó ninguna deficiencia importante, como tampoco ningún cambio relevante respecto del año pasado.

Marco de gobierno	Estrategia	Gestión de riesgos	Indicadores y objetivos
Comunicar el marco de gobierno de la organización en torno a los riesgos y oportunidades relacionados con el clima. (a, b)	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. (a, b, c)	Comunicar de qué manera la organización identifica, evalúa y gestiona los riesgos relacionados con el clima. (a, b, c)	Reportar los indicadores y objetivos utilizados para evaluar y gestionar los riesgos y oportunidades relacionados con el clima cuando dicha información sea material. (a, b, c)
Información relevante en este informe			
a. Véase C.2., C.6. b. Véase A.1.5, C.2., C.6.: sección de gestión de riesgos y principales factores de riesgo.	a. Véase A.1.6. b. Véase A.1.6., C.6: sección de gestión de riesgos y principales factores de riesgo. c. Véase A.1.5.	a. Véase A.1.5., A.1.6., C.6: sección de gestión de riesgos y principales factores de riesgo. b. Véase arriba c. Véase arriba	a. Véase A.1.3., A.1.5., Informe de la Comisión de Retribuciones b. Véase A.1.3., A.1.6. c. Véase Sostenibilidad de un vistazo, A.1.2., A.1.6.
Actividades actuales			
Supervisión del Consejo a través de la Comisión de Seguridad, Medioambiente y Responsabilidad Corporativa (SECR); marco de gobierno sólido; la evaluación de materialidad de 2021 se actualizará en 2024.	Cumplimiento de la estrategia <i>Flightpath Net Zero</i> y nueve indicadores clave sobre liderazgo; préstamos vinculados a la sostenibilidad para British Airways e Iberia; análisis de escenarios alineados con 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 Gestión de Riesgos Empresariales (ERM); la divulgación y gestión de riesgos recibió la calificación A por parte de CDP.	Indicadores y objetivos claros para 2025, 2030 y 2050 (véase De un vistazo); remuneración relacionada con el clima para altos ejecutivos y directivos.
Actividades futuras planificadas			
Revisión del aseguramiento, doble evaluación de la materialidad que se completará en 2024, cambios en los procesos y controles para lograr un aseguramiento razonable para 2026.	Aumento de la compra de SAF, análisis de escenarios en curso, revisión de las directrices y pruebas sobre las vías para apoyar la transición hacia 1,5°C.	Trabajo más detallado sobre los impactos del riesgo hasta 2030 y 2040, acciones para maximizar la resistencia climática e indicadores de mitigación del riesgo.	Cumplimiento de los objetivos actuales, revisión de los objetivos para 2030 en línea con las últimas evidencias relacionadas con las transiciones alineadas con el objetivo de 1,5°C.

Líderes del sector en proyectos SAF

¿Qué es el combustible sostenible de aviación?



Los combustibles sostenibles de aviación (SAF) son químicamente casi idénticos al queroseno.

Las materias primas de estos combustibles – actualmente materiales de desecho como el aceite de cocina usado, los residuos municipales o los desechos de madera – absorben CO₂ en su ciclo de crecimiento antes de que este carbono se recicle en combustible y se emita durante en el vuelo.

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. Los SAF pueden utilizarse en las infraestructuras de repostaje de aeronaves y aeropuertos existentes.

IAG también se asegura de que el SAF adquirido cumple con estrictos sistemas de certificación de sostenibilidad, para garantizar que las materias primas proceden de fuentes sostenibles y que los procesos de producción conservan el agua y la energía y tienen un impacto mínimo.

Cumplir nuestro compromiso



A 31 de diciembre de 2023, nuestras inversiones en SAF alcanzaron los 1.000 millones de dólares¹, de los cuales un 86% son compromisos a futuro. Se trata del mayor compromiso con la inversión en SAF anunciado por una aerolínea en todo el mundo.

En 2023, las aerolíneas del Grupo utilizaron más de 53.000 toneladas de SAF, lo que supone un aumento del 417% con respecto a 2022 y uno de los volúmenes más elevados a escala mundial. Esto ha evitado más de 157,1 mil toneladas de CO₂, lo que representa una reducción de emisiones del 0,6%.

IAG sigue en vías de multiplicar por 100 sus volúmenes de SAF entre 2022 y 2030, y prevé utilizar SAF en un 70% del combustible total en 2050.

Apoyo a los procesos de producción avanzados de SAF



IAG sigue invirtiendo directamente en nuevas e innovadoras capacidades de producción de SAF, favoreciendo 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.

El Grupo realiza evaluaciones de combustible de aviación en varios lugares, incluidos Estados Unidos y Europa, por lo que los proyectos que explora se extienden por diferentes regiones.

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 descarbonización.

En febrero de 2024, IAG firmó el mayor acuerdo de compra de SAF de su historia con Twelve, un proyecto de SAF con sede en Washington (EE.UU.) que produce SAF avanzado con la tecnología *power-to-liquid* y fabricado a partir de CO₂, agua y energía renovable. Esto significa que hemos asegurado contractualmente un tercio del SAF requerido para cumplir con el objetivo de IAG de un 10% de SAF para 2030.

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.

Papel en el plan de transición de IAG



El SAF es una solución clave en el plan de transición de IAG hacia las cero emisiones netas (Sección A.1.2.). Reduce 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 para reactores a los que sustituye.

En 2021, el Grupo se fijó el objetivo de utilizar un millón de toneladas de SAF en el año 2030, dependiente de un apoyo gubernamental acorde.

¹ Basado en un precio estimado del combustible de aviación de 800 dólares por tonelada y márgenes contratados para producción de SAF.

A. El planeta

Abogar por una política de SAF adecuada

IAG reconoce que las políticas diseñadas para apoyar el desarrollo de SAF a nivel mundial están fragmentadas y están adoptando diferentes formas. Por ello, el Grupo colabora estrechamente con los responsables políticos y la industria para apoyar el desarrollo de las políticas de SAF necesarias para proporcionar una señal de inversión sólida y aumentar la oferta para satisfacer la demanda del sector.

Acogemos con satisfacción la decisión que tomó la OACI y sus estados miembros en la tercera conferencia de la OACI sobre combustibles alternativos para la aviación (CAAF/3) de esforzarse por alcanzar una visión global que aspire a reducir las emisiones de CO₂ en la aviación internacional en un 5% para 2030 mediante el uso de SAF, combustibles alternativos bajos en carbono (LCAF) y otras energías limpias para la aviación.

En 2023, nuestra defensa de políticas en mercados clave como EE.UU., la UE y Reino Unido se centró en las áreas que se indican a continuación.

EE.UU.	UE	Reino Unido
<p>Política general</p> <p>El suministro de SAF se incentiva actualmente en EE.UU. mediante programas estatales que ofrecen a los productores créditos fiscales por su producción. Estos programas funcionan actualmente en estados como California, Illinois, Minnesota, Washington y Oregón.</p> <p>La <i>Inflation Reduction Act</i>, firmada en agosto de 2022, también prevé créditos fiscales federales para los productores de SAF (para el SAF que se suministra en EE.UU.).</p> <p>Actividad de IAG en 2023</p> <p>IAG sigue explorando y firmando acuerdos de compra de SAF en EE.UU. que podrán solicitar incentivos. Para obtener más información, consulte nuestra tabla de asociaciones clave de SAF.</p>	<p>Política general</p> <p>La UE ha creado en el marco de su paquete normativo <i>Fit for 55</i> una nueva política, ReFuelEU, que establecerá un mandato sobre SAF a partir de 2025. El mandato exigirá un volumen mínimo de SAF en la UE, que comenzará en 2025 con un 2% y alcanzará el 6% en 2030 (con un 1,2% del volumen de 2030 que deberá suministrarse mediante el uso de vías avanzadas de SAF, como la tecnología “Power-to-Liquid” (PtL)).</p> <p>Asimismo, dentro del paquete <i>Fit for 55</i>, la UE ha acordado modificar la Directiva sobre el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE) e introducir un incentivo para que los operadores aéreos aumenten el consumo de SAF a través del RCDE de la UE a partir de 2024. De este modo, los operadores aéreos podrán reclamar una parte de los 20 millones de derechos reservados por la Comisión Europea para cubrir parte de la diferencia de precio entre el SAF y el queroseno convencional de aviación en las rutas que se incluyen en el RCDE. El SAF sigue teniendo una clasificación de cero emisiones dentro del RCDE, lo que también incentiva su uso por parte de los operadores aéreos para reducir la exposición anual al coste del carbono.</p> <p>Actividad de IAG en 2023</p> <p>Apoyamos los cambios legislativos introducidos por la UE para favorecer el desarrollo del suministro de SAF en Europa.</p> <p>Ahora estamos trabajando con los responsables políticos en los detalles técnicos relativos al seguimiento, notificación y verificación del uso de SAF, la congruencia de los nuevos requisitos legislativos con los marcos de notificación del RCDE existentes y el alcance geográfico. También hemos respondido a consultas públicas sobre la aplicación de estas políticas en los Estados Miembros.</p>	<p>Política general</p> <p>Reino Unido se ha fijado el objetivo de SAF del 10% para 2030, así como el de iniciar la construcción de cinco plantas de SAF para 2025. En 2023, tras los esfuerzos de promoción del sector, el Gobierno británico acordó desarrollar un mecanismo de certidumbre de ingresos para los productores de SAF, que debería entrar en vigor en 2026.</p> <p>En el marco del RCDE de Reino Unido, el SAF tiene una calificación de cero emisiones, pero actualmente no existe ningún incentivo comparable a los cambios de políticas propiciados por el RCDE de la UE.</p> <p>Actividad de IAG en 2023</p> <p>IAG respondió a la consulta del Reino Unido sobre su mandato de SAF en 2023. Seguimos colaborando con los responsables políticos para incentivar el uso de SAF en Reino Unido, incluido el RCDE de este país.</p> <p>Como miembro del Jet Zero Council, IAG se ha comprometido con el Gobierno de Reino Unido y ha apoyado las peticiones de la industria de crear un mecanismo de certidumbre de ingresos para los productores de SAF de Reino Unido. Seguimos trabajando a través del Jet Zero Council para apoyar el desarrollo de este mecanismo lo antes posible, con el fin de acelerar la producción de SAF en Reino Unido.</p> <p>IAG también colabora con el aeropuerto de Londres Heathrow en su plan de incentivos financieros para apoyar el aumento del SAF.</p>

Marco de gobierno de SAF en IAG

SAF es una solución clave en el plan de transición de IAG hacia las cero emisiones netas. En 2023, IAG mejoró su marco de gobierno para acelerar nuestro compromiso con las inversiones y la política de SAF. Esto incluyó el establecimiento de un grupo de gestión de SAF, compuesto por representantes del área de sostenibilidad, del equipo financiero y de cada compañía operadora de IAG. El grupo de gestión de SAF informa al grupo de dirección de SAF. Para obtener más información, véase “Principios de gobierno de la sostenibilidad”.

Apoyo a la reducción de emisiones de nuestros clientes

IAG ofrece a los clientes corporativos la oportunidad de comprar las reducciones de emisiones derivadas del uso de SAF para apoyar sus propias reducciones de emisiones de Alcance 3. En total, las aerolíneas del Grupo vendieron más de 150.000 toneladas de CO₂ a clientes el año pasado. IAG también asignó al rededor de 150 toneladas de CO₂ a actividades internas, incluidas las emisiones asociadas a los viajes para asistir a conferencias de directivos.

Alianzas clave sobre SAF

LanzaJet: Freedom Pines

Con el apoyo de inversión de British Airways en 2021, el 24 de enero de 2024 LanzaJet inauguró la primera planta de producción dedicada a SAF de etanol bajo en carbono en Georgia (EE.UU.).



Proyecto Speedbird: desarrollo de los SAF en Reino Unido

En junio de 2023, British Airways, LanzaJet y Nova Pangaea Technologies firmaron un acuerdo que acelerará el proyecto Speedbird, una iniciativa creada por las empresas en 2021 para producir SAF económico para uso comercial en Reino Unido.

Twelve

En febrero de 2024, IAG firmó el mayor acuerdo de compra de SAF de su historia con Twelve, un proyecto de SAF con sede en Washington (EE.UU.) que produce SAF avanzado con la tecnología *Power-to-Liquid* fabricado a partir de CO₂, agua y energía renovable. Lo que significa que hemos asegurado contractualmente un tercio de el SAF requerido para alcanzar el objetivo de IAG de un 10% de SAF en 2030.

Alianzas clave sobre SAF

Productor	Lugar de producción	Año previsto del suministro	Tecnología
BP	Europa; China	Suministrando desde 2021	HEFA
Neste	Finlandia; Singapur	Suministrando desde 2021	HEFA
Philips 66	Humber, Reino Unido	Suministrando desde 2021	HEFA
Repsol	Cartagena, España	Suministrando desde 2022	HEFA
Cepsa	Huelva, España	Suministrando desde 2023	HEFA
LanzaJet	Georgia, EE.UU.	2024	<i>Alcohol-to-jet</i>
Twelve	Washington, EE.UU.	2025	<i>Power-to-Liquid</i>
LanzaJet/Nova Pangaea	North East, Reino Unido	2027	<i>Alcohol-to-jet</i>
Aemetis	California, EE.UU.	2027	HEFA
Gevo	Minnesota, EE.UU.	2028	<i>Alcohol-to-jet</i>
LanzaTech	South Wales, Reino Unido	2028	<i>Alcohol-to-jet</i>
Velocys¹	Immingham, Reino Unido Mississippi, EE.UU.	2029	<i>Fischer-Tropsch</i>

¹ Incluye la captura y almacenamiento de carbono

A. El planeta

A.1.2. Plan de transición

Visión general

IAG tiene como objetivo conseguir las cero emisiones netas para 2050 en todas sus emisiones de Alcance 1, 2 y 3.

“Cero neto” significa que cualquier emisión residual de las operaciones de IAG en 2050, o por la fabricación y el transporte de bienes suministrados al Grupo, se verá mitigada por una cantidad equivalente de CO₂ eliminada de la atmósfera mediante tecnologías de captura de carbono.

IAG está encaminada a alcanzar sus objetivos climáticos para 2025, 2030 y 2050 (véase más abajo) llevando a cabo iniciativas de reducción de emisiones, trabajando en colaboración con los principales grupos de interés y abogando proactivamente por una política de apoyo y por el desarrollo tecnológico.

IAG también está impulsando la acción interna mediante la fijación de incentivos anuales vinculados al clima para más de 7.500 altos ejecutivos y directivos.

Las medidas clave para reducir las emisiones son la modernización de la flota, el uso de SAF, las medidas basadas en el mercado, incluidos el RCDE y CORSIA, y las tecnologías de absorción de carbono.

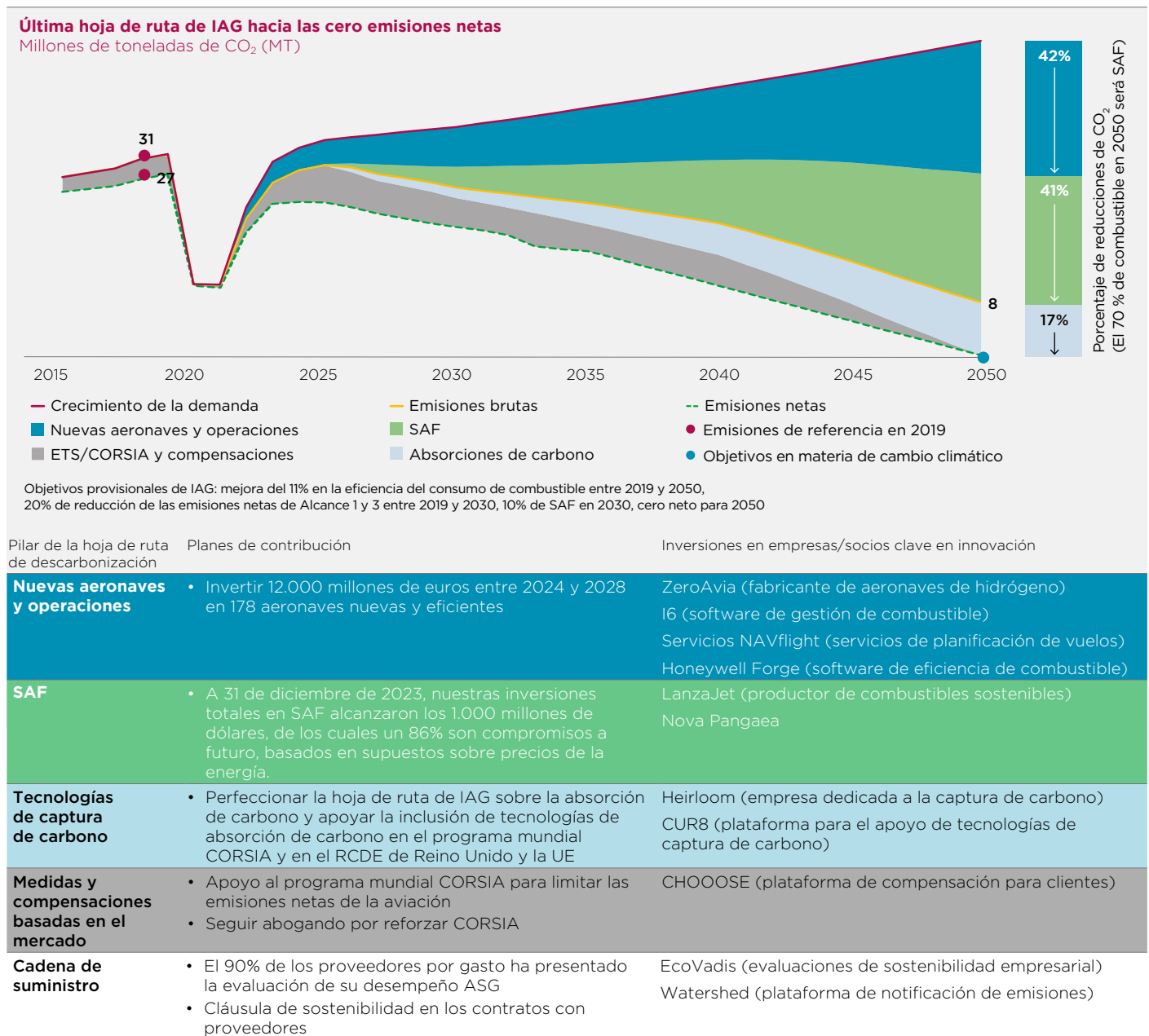
Se espera que menos del 10% de las reducciones de emisiones entre 2019 y 2050 deriven de compensaciones de carbono.

Hoja de ruta hacia las cero emisiones netas

IAG fue el primer grupo aéreo del mundo en comprometerse con las cero emisiones netas, y desde 2019 publica anualmente actualizaciones de su hoja de ruta hacia este objetivo.

La versión que figura a continuación es un escenario central del Grupo que presupone un apoyo político continuo a la descarbonización de la aviación, una recuperación general de los niveles de demanda de pasajeros de 2019 para 2024 y un crecimiento anual de la demanda acorde con las previsiones de crecimiento a largo plazo incluidas en las notas 4 y 17 de los estados financieros.

Los cambios en nuestra hoja de ruta en 2023 se centran en aumentar el uso de SAF en nuestras operaciones a corto plazo, y nuestra inversión en tecnologías de captura de carbono antes de 2030. Más allá de 2030, mantenemos una hipótesis sobre aeronaves de hidrógeno que se incorporarían a la flota a partir de 2040 y una reducción de emisiones del 5% por la modernización del espacio aéreo que se alcanzará en 2050.



Intensidad futura de carbono

Se espera que la ejecución de los actuales planes de descarbonización de IAG, dependientes del apoyo político adecuado, permita los siguientes cambios con respecto a 2019:

Emisiones de carbono brutas (Tm CO₂):

- 2030: 15% menos
- 2050: 73% menos

Intensidad bruta de emisiones de carbono (gCO₂/pkm):

- 2025: 12% menos
- 2030: 27% menos
- 2035: 39% menos
- 2050: 83% menos

IAG apoya la inclusión de tecnologías de captura de carbono en las hojas de ruta de descarbonización de la industria y en las evaluaciones externas con el fin de alcanzar el objetivo global de global de 1,5°C.

Los objetivos a corto y largo plazo de IAG han sido evaluados independientemente por la Transition Pathway Initiative (TPI), que los consideró acordes con el escenario de 1,5°C, y su objetivo a medio plazo ha sido calificado como acorde con el escenario de temperaturas inferiores a los 2°C. La TPI comparó los hitos de la hoja de ruta de 2021 de IAG con la trayectoria para toda la industria desarrollada por la Agencia Internacional de la Energía (AIE), incluyendo los compromisos de captura de carbono.



IAG realizó su primera inversión en ZeroAvia en 2020, un líder en el desarrollo de aeronaves propulsadas por hidrógeno-eléctricas, con cero emisiones. IAG aumentó su inversión en 2022, para avanzar en el programa de desarrollo de trenes motrices eléctricos de hidrógeno de 2-5 MW de ZeroAvia.

Captura de carbono

Introducción

Las soluciones de captura de carbono extraen el CO₂ que ya está en la atmósfera y lo almacenan de forma biológica o geológica.

Estos son algunos ejemplos:

- Soluciones basadas en la naturaleza (NBS): incluyen la creación de nuevos bosques y turberas
- Captura y almacenamiento de carbono bioenergético (BECCS): captura carbono biogénico de las instalaciones industriales y lo almacena, por ejemplo, en acuíferos subterráneos
- Captura de carbono y almacenamiento (CCS) con producción de SAF: como en el caso anterior e incluyendo el uso de subproductos que puedan absorber CO₂
- Captura directa del aire (DAC): 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. Los proyectos de captura de carbono difieren de los proyectos de limitación de emisiones de carbono, que impiden la emisión futura de CO₂.

Contribución en el plan de transición de IAG

Desde 2022, las aerolíneas del Grupo ofrecen a sus clientes la posibilidad de contribuir económicamente a proyectos de captura de carbono. 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 solo utilizará la captura de carbono para mitigar las emisiones residuales de sus operaciones.

IAG solo trabajará con proveedores que hagan lo mismo, como parte del cumplimiento del compromiso de Alcance 3 del Grupo. IAG ya está animando a sus proveedores a pasar de las compensaciones de emisiones a las tecnologías de captura de carbono como parte de una nueva cláusula contractual que se está implantando en toda la cadena de suministro.

Apoyo a la regulación sobre captura de carbono

IAG prevé usar tecnologías de captura de carbono para cumplir una parte cada vez mayor de sus obligaciones CORSIA entre 2024 y 2035, en función de las políticas adecuadas, y apoya una mayor orientación sobre cómo realizar la transición a la captura, por ejemplo a través de los Principios de Compensación de Oxford.

El Grupo sigue abogando por políticas que acelerarán la aceptación global de la captura de carbono, a través de la coalición Negative Emissions Coalition y otras asociaciones sectoriales, enumeradas en el apartado A.1.7., y respalda la inclusión de las tecnologías de captura de emisiones en el RCDE en la UE, Suiza y Reino Unido.

Invertir en captura de carbono

IAG se compromete a 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.

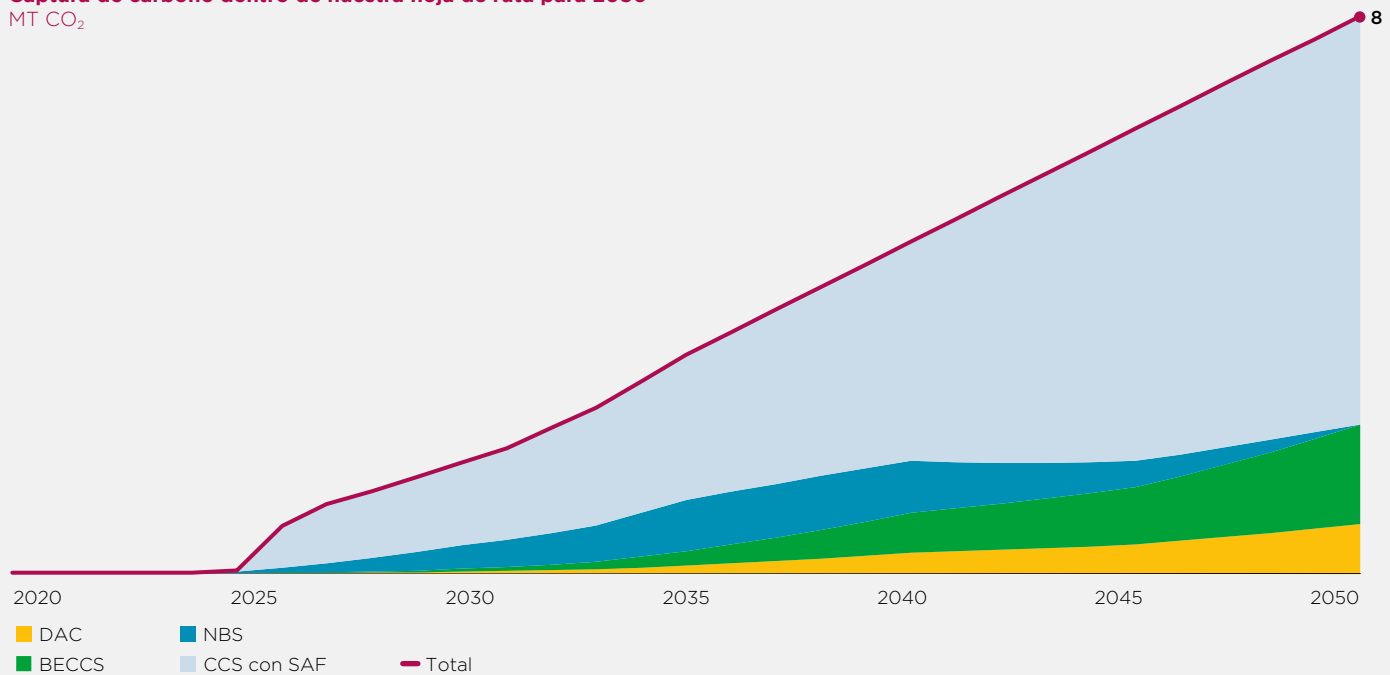
Nuestra inversión en tecnologías de captura de emisiones de gases de efecto invernadero (GRR) consiste en una combinación de adquisiciones de entrega anticipada y apoyo financiero a proyectos, lo que facilita la ampliación de las tecnologías de GRR junto con el correspondiente apoyo gubernamental.

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 que cumplan y se ajusten a las normas de verificación de calidad, como *Gold Standard*, *Pure Standard* y *Verified Carbon Standard* (VCS).

En 2023, British Airways trabajó en una colaboración con CURB (una empresa con sede en Reino Unido dedicada a crear el mercado mundial de captura de carbono) UNDO (un líder mundial en el desarrollo de proyectos de eliminación de dióxido de carbono especializada en la meteorización mejorada de rocas), y Standard Chartered, en representación de instituciones financieras para lanzar un pionero proyecto piloto de financiación diseñado para aumentar la escala del mercado de captura de carbono.

El proyecto piloto espera apoyar el crecimiento del mercado de la captura de carbono, la creación de un plan que permita a los proveedores de captura de carbono acceder al capital en forma de financiación de la deuda a través de acuerdos de compra anticipada. British Airways se ha comprometido a comprar más de 4.000 toneladas de créditos de captura de carbono emitidos por UNDO a través de la meteorización mejorada de las rocas, y Standard Chartered busca convertirse en el socio financiero.

Captura de carbono dentro de nuestra hoja de ruta para 2050
 MT CO₂

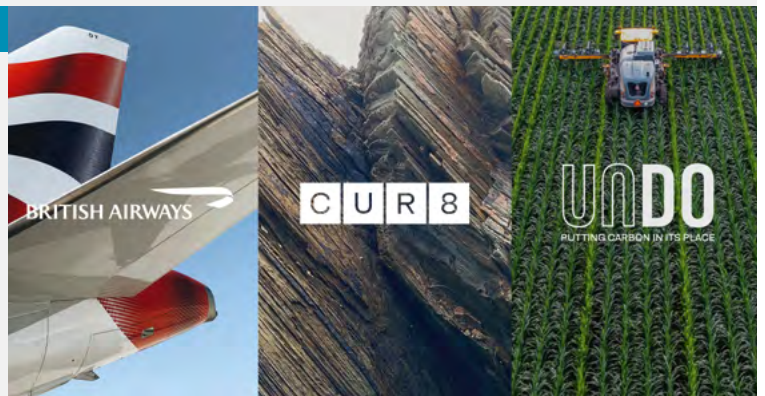


Según la hoja de ruta más actualizada, el Grupo estima utilizar aproximadamente 100 TM de carbono derivadas de tecnologías de captura entre 2022 y 2050 para mitigar las emisiones de Alcance 1 y podría potencialmente utilizar 2 TM en el año 2030, condicionado a una verificación y marcos de calidad claros y acordados globalmente para las tecnologías de captura de carbono, su inclusión en los esquemas RCDE y un apoyo político estable.

Principales proyectos de captura de carbono

Proyecto Freres Biochar

El proyecto Freres Biochar de Oregón (EE.UU.) consiste en una planta de generación de energía a partir de biomasa que produce biocarbón, un material similar al carbón vegetal rico en carbono que se crea cuando se utilizan residuos agrícolas y madereros como combustible. El proceso fija el carbono en el suelo e impide que se descomponga de forma natural, bloqueando el carbono y manteniéndolo fuera de la atmósfera durante varios cientos de años.



Proyecto Blue Carbon Mangrove

Este proyecto de captura de carbono mediante procesos naturales (las plantas absorben el carbono de la atmósfera mediante fotosíntesis) se desarrolla en la zona del delta del Indo, en Pakistán. El proyecto apoyará la captura de gases de efecto invernadero mediante la reforestación y revegetación de unas 225.000 hectáreas de humedales mareales degradados con manglares y otras especies para absorber dióxido de carbono, estabilizar la zona y proteger la zona costera y las comunidades.

A.1.3. Indicadores y avances

Visión general

El plan de transición de IAG se centra en reducir el CO₂ procedente del uso de combustible para aeronaves, 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 lucha contra el cambio climático.

En 2023 se registraron grandes avances en el indicador clave de la eficiencia del carbono.

Con una mejora anual del 3,6% hasta 80,5 gCO₂/pkm, el Grupo está encaminado a alcanzar su objetivo de eficiencia de carbono de 80,0 gCO₂/pkm para 2025, teniendo en cuenta las reducciones de emisiones logradas a partir del SAF.

Metodología de cálculo

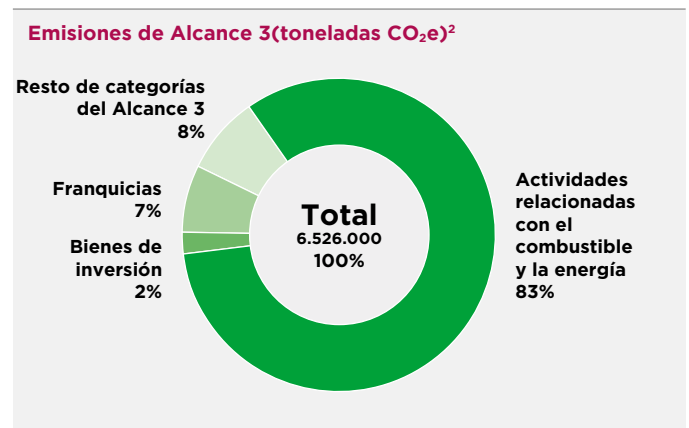
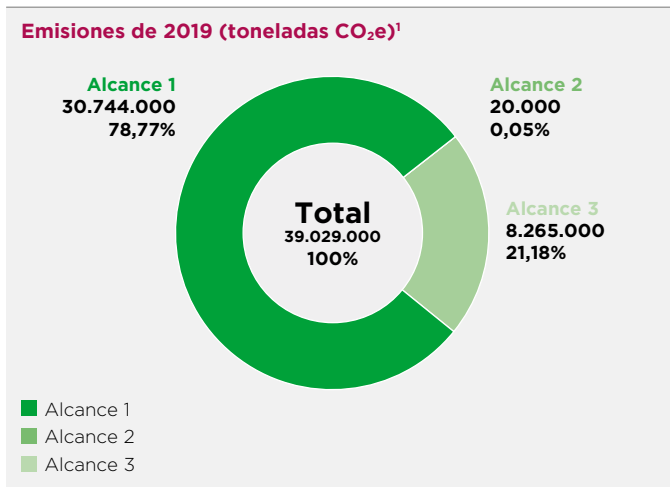
Las emisiones se calculan multiplicando el uso de combustible y energía por los factores de conversión apropiados que se ajustan al cuarto informe de evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés). En todo el Grupo se aplican los factores de conversión del gobierno británico para 2023, ya que se consideran los más completos disponibles. Otros factores, como los factores de emisión de la Agencia Internacional de la Energía, se utilizan en casos específicos, como se describe en el Estado de Información No Financiera.

Nuestro cálculo de la intensidad del carbono incluye las reducciones de emisiones de CO₂ conseguidas con SAF. Las reducciones de SAF se calculan utilizando los valores reales de intensidad de carbono del análisis del ciclo de vida (ACV) del combustible SAF utilizado por las aerolíneas del Grupo, y restando las reducciones de emisiones conseguidas de nuestra huella total de CO₂.

IAG informa sobre el metano (CH₄) y el óxido nitroso (N₂O) como gases de efecto invernadero (GEI) de Alcance 1 distintos del CO₂, de acuerdo con los factores de conversión de Reino Unido.

En 2023, las emisiones de CH₄ fueron de 18.009 toneladas y las de N₂O de 216.542 toneladas.

Un desglose detallado de las emisiones de Alcance 3 está disponible en el Estado de Información No Financiera de IAG.



1 Redondeado a las '000 toneladas de CO₂e más próximas.
 2 Consulte más adelante los detalles relativos a la recopilación de datos sobre las emisiones de Alcance 3. Los datos de las emisiones de Alcance 3 se divulgan utilizando la metodología existente y no incluyen los valores revisados de las emisiones de Alcance 3.1 identificados tras una prueba de concepto entre IAG GBS y Watershed en 2023.

Principales indicadores de emisiones

Indicadores principales de la huella de carbono	Norma GRI	Unidad	frente al año anterior	vs. 2019	2023	2022	2021	2020	2019
Alcance 1 CO₂e	305-1	Tm CO ₂ e	22%	(16%)	25,67	21,13*	10,92	11,02	30,74*
Alcance neto 1 CO₂e		Tm CO ₂ e	19%	(15%)	22,82	19,10*	10,50	10,85	26,95*
Alcance 2 basado en la localización	305-2	kt CO ₂ e	11%	(24%)	56,5	51,1	39,2	48,2	74,6*
Alcance 2 basado en el mercado	305-2	kt CO ₂ e	6%	(37%)	12,4	11,7	8,4	9,3	19,7*
Alcance 3¹	305-3	Tm CO ₂ e	19%	(21%)	6,53	5,48	3,32	3,66*	8,27*

Indicadores principales de reducción de emisiones	Norma GRI	Unidad	frente al año anterior	vs. 2019	2023	2022	2021	2020	2019
Intensidad de carbono de los vuelos (excluidas las reducciones de CO₂ del SAF)²	305-4	gCO ₂ /km	(3%)	(10%)	81,0	83,6	94,5	106,2	89,8
Intensidad de carbono de los vuelos (incluidas las reducciones de CO₂ del SAF)²	305-4	gCO ₂ /km	(4%)	(10%)	80,5	83,5	94,5	106,2	89,8
Iniciativas de reducción de GEI	305-5	ktCO ₂ e	5%	12%	86,7	82,4	59,7	17,2	77,4
Emisiones cubiertas por RCDE (Reino Unido, UE, Suiza)		Tm CO ₂ e	(1%)	(26%)	5,68	5,74	2,71	2,32	7,66
Reducción neta (aumento SAF)		ktCO ₂	418%	n/a	157,1	30,3	6,5	n/a	n/a
Reducción neta (RCDE³)		ktCO ₂ e	45%	(18%)	2,604	1,796	219	0	3,182
Reducción neta (proyectos de compensación)		ktCO ₂ e	17%	n/a	246	229	196*	168	n/a
Edad media de la flota		años	>1%	6%	12,0	11,9	11,2	10,6	11,4

Otros indicadores	Norma GRI	Unidad	frente al año anterior	vs. 2019	2023	2022	2021	2020	2019
Intensidad de carbono de Alcance 2	305-4	gCO ₂ /km	(12%)	(19%)	0,18	0,20	0,34	0,47	0,22*
Ingresos por tonelada de CO₂e		€/tonelada CO ₂ e	5%	38%	1,145	1,088	771	705	827
Combustible para aeronaves	301-1	Combustible MT	22%	(16%)	8,11	6,64	3,42	3,45	9,65
SAF		kt de combustible	417%	n/a	53,3	10,3	2,4	nc	nc
Electricidad	302-1	000 MWh	1%	(19%)	217,0	213,7	189,0	200,1	267,7
Energía	302-1	Mn MWh	24%	(15%)	100,7	81,5	42,1	41,9	119,7
Electricidad renovable⁴		%	0 ptos	9 ptos	81%	81%	86%	86%	72%
Energías renovables		%	0,5 ptos	0,7 ptos	0,9%	0,4%	0,5%	0,4%	0,2%

Las descripciones y comentarios sobre otros indicadores están disponibles en la sección información adicional del Estado de Información No Financiera de IAG.

Nota: "nc" indica que no se ha comunicado. El símbolo * expresa que se ha actualizado con los últimos datos e hipótesis.

- 1 Consulte más adelante los detalles relativos a la recopilación de datos sobre las emisiones de Alcance 3. Los datos de las emisiones de Alcance 3 se comunican utilizando la metodología existente y no incluyen los valores revisados de las emisiones de Alcance 3.1 identificados tras una prueba de concepto entre IAG GBS y Watershed en 2023.
- 2 pkm significa pasajero-km. Los pasajeros-km utilizados para este cálculo son 273.607 millones, lo que excluye a los pasajeros que no se presentan al vuelo. La tonelada-km de carga utilizada es de 4.386 millones, lo que excluye la carga transportada por otras compañías aéreas o camiones. El combustible de aviación utilizado excluye el combustible para franquicias y pruebas de motores.
- 3 Las emisiones de 2020 se situaron por debajo del límite máximo del RCDE para el sector de la aviación, por lo que no se produjeron reducciones netas.
- 4 Las emisiones de Alcance 2 cubren el uso de electricidad en aeropuertos y oficinas en el extranjero, que están en parte fuera del control operativo de IAG.

Como parte del cumplimiento de la normativa británica *Streamlined Energy and Carbon Reporting*, el 58% del consumo energético del Grupo correspondió a Reino Unido, sobre la base de las emisiones de Alcance 1 y el consumo eléctrico del Grupo en las oficinas con sede en Reino Unido, frente al 56% en 2022.

Cálculo de las emisiones de Alcance 3

Las emisiones de Alcance 3 de IAG representaron aproximadamente el 20% de las emisiones totales en 2023. Nuestro objetivo es lograr una reducción del 20% en las emisiones netas de Alcance 3 en comparación con los valores de referencia de 2019, de 8,3 MT a 6,6 MT para 2030. En 2023, las emisiones de Alcance 3 de IAG fueron de 6,5 millones de toneladas de CO₂e.

IAG GBS aplica un programa de sostenibilidad de la cadena de suministro que incluye evaluaciones ASG y análisis de riesgos de los proveedores.

En 2023, IAG GBS llevó a cabo una prueba de concepto con Watershed para mejorar la divulgación de las emisiones de Alcance 3.1 en todo el Grupo. En mediciones anteriores, IAG informaba sobre las emisiones de Alcance 3.1 basándose únicamente en las emisiones calculadas a partir del uso del agua. En la prueba con Watershed, se aplicó una metodología basada en el gasto para las emisiones de Alcance 3.1, combinando los datos de gasto de la cadena de suministro de IAG GBS con la base de datos de emisiones de Watershed. Esto mejoró la precisión de los informes, ya que los factores de emisión podían asociarse con la ubicación y las actividades empresariales de cada proveedor, incluidos los factores de emisión específicos del proveedor para aquellos con reportes CDP. Los resultados de esta prueba se proporcionan junto con los datos de emisiones anteriores incluidos en nuestra presentación de emisiones de Alcance 3.

IAG está ampliando esta prueba a través de nuestras actividades de Alcance 3 en 2024 para mejorar nuestra recopilación de datos en todas las categorías de emisiones de Alcance 3.

Otros indicadores	Norma GRI	Unidad	% de emisiones de Alcance 3	vs. 2019	2023	2022	2021	2020	2019
Producción relacionada con el combustible y la energía (Categoría 3.3)	305-3	tCO ₂ e	83%	(15%)	5.424.914	4.399.985*	2.266.587*	2.284.992	6.371.621
Franquicias (Categoría 3.14)	305-3	tCO ₂ e	7%	(44%)	449.848	475.576	369.718	235.167	810.334
Bienes de inversión (Categoría 3.2)	305-3	tCO ₂ e	2%	(77%)	128.000	232.000	424.000	912.000	568.000
Bienes y servicios adquiridos (Categoría 3.1)	305-3	tCO ₂ e	>1%	(70%)	204	268	229	525	689
(Datos de emisiones tras la prueba de concepto de Watershed)					(2.762.833)	(2.028.326)	(1.172.771)	(1.398.858)	(2.731.217)
Todas las demás categorías de Alcance 3	305-3	tCO ₂ e	8%	2%	523.501	387.579	264.457*	227.033	514.618
Emisiones totales de Alcance 3	305-3	tCO ₂ e	N/A	(21%)	6.526.467	5.495.408*	3.324.992	3.659.717	8.265.262

Las descripciones y comentarios sobre otros indicadores del Alcance 3 están disponibles en la sección Divulgaciones adicionales del Estado de Información No Financiera de IAG.

Nota: Los datos de la prueba de Watershed no se incluyen en las emisiones totales de Alcance 3. El símbolo "*" significa actualizado utilizando los datos e hipótesis más recientes.

Metodologías de cálculo de la huella de carbono

Las aerolíneas del Grupo ofrecen a los pasajeros la posibilidad de calcular la huella de emisiones asociada a sus vuelos. Esta huella de emisiones se estima utilizando una calculadora de carbono, que determina el volumen de emisiones de CO₂ que emite la aeronave por pasajero en un vuelo y una cabina definidas.

Además, algunas aerolíneas ofrecen a sus clientes la oportunidad de compensar o mitigar parte de sus emisiones contribuyendo económicamente a proyectos de captura de carbono o SAF.

IAG sigue desarrollando la metodología de cálculo del carbono en la que se basan nuestras calculadoras de emisiones de pasajeros utilizadas por el Grupo, y defiende la aplicación de una norma para todo el sector que ofrezca transparencia y simplicidad a los clientes.

Entre las principales novedades de 2023, se encuentran las siguientes:

- Aer Lingus continúa con su asociación con la organización benéfica Pure Leapfrog para ayudar a los pasajeros a contribuir a mitigar parte de las emisiones generadas por sus vuelos.
- British Airways sigue colaborando con la plataforma CHOOOSE, que permite a los clientes conocer las emisiones de sus vuelos y tomar medidas para hacer frente a su impacto climático antes o después de su viaje o directamente durante el vuelo. Esto incluye la captura de carbono de los proyectos enumerados en la sección A.1.2.
- Iberia ha certificado su metodología de cálculo de la huella de carbono con AENOR (entidad independiente de certificación).
- Vueling ofrece a sus clientes la oportunidad de contribuir al consumo de SAF. Vueling iguala las contribuciones de sus clientes, duplicando la cantidad de SAF suministrada. Casi 197.000 pasajeros han contribuido a la compra de 246 toneladas de SAF desde que comenzó la iniciativa en 2022. Los pasajeros también pueden mitigar las emisiones de los vuelos contribuyendo a la compra de créditos de carbono a través de la colaboración con CHOOOSE.

Efectos climáticos distintos al CO₂

IAG apoya la investigación y el desarrollo de medidas para mitigar los efectos de la aviación distintos del CO₂. Esto incluye la participación en el grupo de trabajo sobre emisiones distintas al CO₂ del Jet Zero Council de Reino Unido y el apoyo a la investigación del Rocky Mountain Institute (RMI).

- Las compañías aéreas del Grupo ya participan en varios proyectos de investigación de emisiones distintas al CO₂.
- British Airways e Iberia están colaborando con Breakthrough Energy para identificar cuáles de las trayectorias de nuestros vuelos atraviesan regiones supersaturadas de hielo (ISSR) y pueden contribuir a efectos climáticos distintos del CO₂.
- Iberia participa en el proyecto IAGOS*, que combina los conocimientos de instituciones científicas con las operaciones de aviación civil para obtener datos esenciales sobre las condiciones de la atmósfera y la calidad del aire para el posterior desarrollo de modelos climáticos más precisos. El nuevo equipo IAGOS se ha instalado en un Airbus A330-200 que opera principalmente rutas en el Atlántico, proporcionando datos atmosféricos de una región climática muy valiosa.
- Vueling ha realizado varias pruebas con SATAVIA** para reducir la formación de estelas de condensación y medir las mejoras derivadas de los ajustes realizados en vuelo.
- Las aerolíneas del Grupo también se están preparando para monitorizar, comunicar y verificar las emisiones distintas del CO₂ de cara a sus futuras obligaciones en virtud del régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) a partir de 2025.

IAG aboga por una mayor investigación científica que respalde la elaboración de políticas eficaces capaces de reducir realmente las emisiones.

* IAGOS: In-Service Aircraft for a Global Observing System

** SATAVIA: empresa que brinda apoyo para minimizar la formación de estelas

A.1.4. Iniciativas de reducción de emisiones

Normas relevantes: TR-AL-110a2. GRI 305-5.

La reducción de las emisiones brutas y netas es un esfuerzo colectivo de todo el Grupo. Hay ejemplos a lo largo de este informe.

De aquí a 2030, los programas de renovación de la flota y SAF serán los que más contribuyan en la reducción de las emisiones brutas, y CORSIA, en la reducción de las emisiones netas. Además, en las aerolíneas se llevan a cabo otras iniciativas específicas.

En la siguiente tabla se muestra la reducción que conseguimos en 2023 gracias a nuestras principales iniciativas, redondeado a las 1.000 toneladas más próximas. Véase la sección Liderando nuestro sector en proyectos de SAF para obtener más información sobre nuestra reducción de emisiones:

Eficacia de la flota	SAF	Eficacia operativa	Mercados de carbono	Cadena de suministro
12.000 millones de € inversión entre 2024 y 2028 para 178 aeronaves nuevas y eficientes	157.000 toneladas de CO ₂ reducidas por el uso de SAF este año, lo que representa el 0,6% de nuestra reducción anual de emisiones	86.000 toneladas de CO ₂ e evitadas gracias a iniciativas de eficiencia operativa como la reducción del uso de alerones de aterrizaje, el rodaje con un solo motor y la reducción del peso a bordo	2,6 millones de toneladas netas de CO ₂ e reducidas mediante la participación en mecanismos de mercado del carbono, incluidos el RCDE europeo, británico y suizo	38 auditorías de la cadena de suministro se completaron en 2023

Ejemplos de iniciativas de reducción de emisiones en todo el Grupo:

Compañía operadora	Ejemplos de 2023	Tipo de iniciativa
Aer Lingus	Aer Lingus realizó el vuelo de entrega de su primer nuevo Airbus A320 con un 50% de combustible sostenible de aviación a bordo. En 2023, Aer Lingus también adquirió SAF por primera vez en Londres Heathrow como parte del acuerdo del Grupo con Phillips 66.	Eficiencia de la flota y SAF
	Rutas alternativas más eficientes: este cambio significa que un tercio de los vuelos de Aer Lingus pueden cargar 160 kg menos de combustible, lo que reduce las emisiones diarias de CO ₂ en 3,2 toneladas.	Eficiencia operativa
British Airways	British Airways fue la primera aerolínea del mundo en utilizar SAF producido a escala comercial en Reino Unido tras firmar un acuerdo plurianual con Phillips 66.	SAF
	British Airways ha incorporado 10 aeronaves nuevas a su flota y ha dado de baja varias de las más antiguas, contribuyendo a aumentar la eficiencia en materia de CO ₂ .	Eficiencia de la flota
	La sostenibilidad está ahora integrada en las comprobaciones anuales de los simuladores de los pilotos, con una formación extendida a todas las flotas y una actualización sobre sostenibilidad dirigida a toda la tripulación de vuelo.	Eficiencia operativa
IAG Cargo	IAG Cargo permite a sus clientes comprar reducciones de las emisiones de Alcance 3 mediante la producción de SAF para contribuir a sus propios objetivos de reducción de emisiones. En 2023, participaron en este programa clientes como Bolloré Logistics, DB Schenker, DHL Global Forwarding y Kuehne + Nagel.	SAF y cadena de suministro
	IAG Cargo realizó pruebas que incluyen el alquiler de 40 tractores que funcionan con biocombustible de aceite vegetal hidrogenado (HVO) y un tractor eléctrico.	Eficiencia operativa
IAG GBS	IAG GBS llevó a cabo una prueba de concepto con Watershed, una solución digital automatizada para la medición del cálculo del carbono y la contabilidad de la sostenibilidad para mejorar la comunicación de su huella de emisiones de categoría 1 (bienes y servicios adquiridos) de Alcance 3. Véase la sección A.1.3 para obtener más información.	Cadena de suministro
	IAG GBS sigue colaborando con otras empresas a través del programa <i>Business vs Smog</i> para aprovechar sus recursos en la lucha contra el cambio climático. En los cinco años que GBS lleva participando, los voluntarios del programa han organizado 2.000 talleres gratuitos para 45.000 participantes en 150 ciudades.	Cadena de suministro
IAG Loyalty	Los miembros del Executive Club de British Airways pueden utilizar sus Avios para contribuir a la compra de SAF en vuelos de corto radio a través del High Life Coffee.	SAF
IAG Tech	Migración de los servicios informáticos a servidores en la nube de Amazon, lo que permite ahorrar energía y reducir el CO ₂ .	Cadena de suministro
Iberia	Iberia sigue aplicando iniciativas de eficiencia en toda la fase del vuelo, incluido el despegue, el crucero, la aproximación y el aterrizaje.	Eficiencia operativa
	Iberia dio la bienvenida a seis nuevos Airbus A350-900, que le permitirán aumentar la eficiencia de CO ₂ y reducir las emisiones de carbono en unas 65.000 tCO ₂ e en comparación con 2022.	Eficiencia de la flota
Vueling	Vueling recibió cuatro Airbus A321neos, que aumentan la eficiencia de carbono en un 20% al reducir combustible y tener mayor capacidad de pasajeros que las aeronaves a las que reemplazan.	Eficiencia de la flota
	Vueling está trabajando con EUROCONTROL y ENAIRE para definir un nuevo KPI que mida la eficiencia del espacio aéreo en función de las emisiones de CO ₂ en lugar de la distancia volada: esta medida apoyará los cambios en el espacio aéreo europeo y promoverá trayectorias óptimas para reducir emisiones de CO ₂ .	Eficiencia operativa
	Vueling fue la primera aerolínea de bajo coste europea en asociarse con WheelTug para acelerar el desarrollo de su dispositivo, que permitirá minimizar el uso del motor en tierra y así reducir las emisiones y el ruido.	Eficiencia operativa

Programa de ahorro de combustible

Como parte del compromiso de sostenibilidad de IAG, cada aerolínea del Grupo tiene un programa de eficiencia de combustible que apoya la planificación de vuelos y permite a los pilotos aumentar la eficiencia de combustible en nuestras rutas. Las mejores prácticas se comparten en todo el Grupo para aprovechar las sinergias y aumentar aún más la eficiencia en el consumo de combustible.

Estas son algunas de las medidas adoptadas en 2023:

- British Airways y Vueling desplegaron los servicios NAVlink Wind Updates en sus flotas de A320. NAVlink proporciona actualizaciones optimizadas de los datos de viento en vuelo, lo que permite a los pilotos planificar una trayectoria de descenso más eficiente. NAVlink ha demostrado reducir alrededor de 22 kg de emisiones de CO₂ por descenso. Esta colaboración se ha desarrollado con el apoyo de Hangar 51 (el equipo de innovación de IAG).
- Las aerolíneas del Grupo colaboraron con Honeywell para el uso de su software Forge, que utiliza datos en vuelo para mejorar la planificación de los vuelos y aumentar la eficiencia de los mismos.
- Vueling ha puesto en marcha la Pilot App, que permite obtener datos sobre la contribución individual de los pilotos a los objetivos de sostenibilidad. Esta aplicación hace un seguimiento de las emisiones de CO₂ evitadas en cada vuelo así como de los hitos alcanzados, mejorando así la toma de decisiones en sus tareas diarias.

A.1.5. Análisis de escenarios

Visión general

En 2023, IAG llevó a cabo múltiples y coordinadas formas de análisis de escenarios:

- El equipo de Sostenibilidad de IAG y el equipo de Gestión de Riesgos Empresariales (ERM) revisaron todos los riesgos y oportunidades relacionados con el clima y los impactos potenciales hasta 2026 y 2030. Los impactos de los riesgos materiales se cuantifican como parte del proceso de ERM de todo el Grupo, que es supervisado por el Consejo;
- Las compañías aéreas han modelizado los costes relacionados con el cumplimiento de la normativa, incluidos los del RCDE y CORSIA, hasta 2050;
- El análisis de escenarios acorde con el TCFD se repitió utilizando un doble marco temporal de 2030 y 2050; y
- Se ha llevado a cabo un análisis continuo de la estrategia Flightpath Net Zero hasta 2050.

Este trabajo de escenarios influye en 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 se compromete a gestionar sus aspectos normativos, de reputación, financieros, de mercado y tecnológicos.

Aplicación de los precios del carbono

IAG aplica simultáneamente los precios del carbono a la planificación financiera y al análisis de escenarios futuros.

El equipo de Flota utiliza precios del carbono actualizados y previsiones de precios 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 incluyen una evaluación de la exposición a cuestiones y políticas relacionadas con el clima.

Para el período comprendido entre 2024 y 2033, se han utilizado precios del RCDE de Reino Unido de 55-89 libras esterlinas/tonelada, precios del RCDE de la UE de 84-124 euros/tonelada y precios CORSIA de 11-25 dólares/tonelada para ejemplificar los costes de cumplimiento.

Los precios del 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 del CORSIA se basan en análisis internos y en las previsiones de precios de la industria de la OACI.

Análisis de escenarios acorde con el TCFD

Desde 2018, IAG ha venido incorporando las directrices recomendadas por el TCFD sobre la divulgación del riesgo climático. En 2023, IAG repitió un ejercicio de análisis de escenarios acorde con el TCFD, basándose en los ejercicios de años anteriores.

Se trató 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). IAG llevó a cabo su análisis de 2023 en consonancia con la última actualización de la guía del TCFD publicada en 2021.

Se eligieron escenarios de 1,5°C¹ para los riesgos de transición, en reconocimiento de los objetivos globales y de IAG. También se eligieron escenarios de calentamiento de 2°C y 3°C para los riesgos físicos, de acuerdo con las proyecciones de la ONU.

Se eligió el año 2030 como marco temporal clave, basándose en los objetivos de IAG y en los plazos de las políticas clave, por ejemplo, para los mandatos del SAF. También se consideró 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 los ejercicios de IAG participaron representantes de varios equipos, como Estrategia, Tesorería, Finanzas, Relaciones Institucionales, Planificación Comercial, Relaciones con los Inversores, Personal, Gestión del Riesgo Empresarial, IAG Tech, IAG GBS, IAG Loyalty y representantes de sostenibilidad de todas las aerolíneas. El equipo de Sostenibilidad del Grupo recopiló las aportaciones, que fueron revisadas por el Grupo Directivo de Sostenibilidad de IAG y la Comisión de Seguridad, Medio Ambiente y Responsabilidad Corporativa (SECR).

El Grupo sigue siendo resiliente a los efectos más importantes relacionados con el clima – los cambios políticos en todo el sector –, que se han cuantificado y cuyos planes de mitigación se han integrado en la planificación financiera y estratégica. Los cambios en el sector también crean oportunidades para que el Grupo sea más resistente 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 resistencia al conjunto de los cambios.

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.

A. El planeta

A.1.6. 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 C.6. y en la sección Gestión de riesgos y principales factores de riesgo, dentro del riesgo principal "Aviación sostenible". Las oportunidades se gestionan dentro de los equipos pertinentes.

Los riesgos transitorios afectan principalmente a la actividad aérea entre destinos europeos, que contribuyó al 34% de la actividad aérea en 2023. Los riesgos físicos podrían afectar a las operaciones de IAG en toda su red internacional, lo que

refleja 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 al suministro imprevisible de nuevas tecnologías (entre otras causas). IAG considera en consecuencia su estrategia de mitigación para cada riesgo. Para obtener más información, consulte el cuadro "Impacto y mitigación de los riesgos".

Los objetivos de reducción de carbono de la estrategia Flightpath Net Zero son las medidas clave para evaluar la mitigación de estos riesgos, 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 indicadores clave de rendimiento (KPI) de estas medidas de mitigación se revisan periódicamente.

El siguiente cuadro enumera los riesgos evaluados mediante el proceso de ERM. Los riesgos más importantes son los políticos. Los calendarios de los riesgos coinciden con los de la planificación corporativa.

Tipo de riesgo según TCFD	Descripción combinada de riesgos y oportunidades	Plazo de riesgo	Tendencia del riesgo ¹	Dependencia del escenario ²
Físico	Resiliencia ante fenómenos meteorológicos agudos	M	Estable	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 en materia de ASG	C	Bajo	Transición
	El gasto de los clientes se debe a la percepción de los progresos en ASG del sector de la aviación	C	Bajo	Transición
	Calidad percibida de los proyectos de compensación y captura	M	Alto	Transición
	Preparación de la cadena de suministro	L	Estable	Transición
	Entrega de SAF frente a los volúmenes comprometidos en los contratos de compra	M	Alto	Transición
	Política	Litigios contra las reducciones de carbono reclamadas por la compensación	C	Alto
	Impacto de la política climática de la UE y Reino Unido en la demanda	L	Estable	Transición
	Resistencia a los cambios en los precios del RCDE/CORSIA	M	Alto	Transición
	Asimetría política entre regiones	M	Alto	Transición
	Regulación adicional de la actividad, no de las emisiones	L	Estable	Transición
	Falta de infraestructuras o políticas de apoyo para los SAF	M	Bajo	Transición
	Regulación de los efectos no relacionados con el CO ₂	M	Alto	Transición
Tecnología	Acceso y preparación para tecnologías con menos emisiones	L	Estable	Transición
	Acceso al suministro de SAF	M	Alto	Transición

Clave: 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..

IAG sigue analizando los escenarios de riesgo y transición para fundamentar 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 global hasta 2100	2,4°C	PCR ³ 2,6	PCR 4,5
Parámetros de riesgo de transición	Políticas/proyecciones actuales	Objetivos actuales	Escenario alineado a 1,5°C
Emisiones mundiales frente a 2019	0%	-7%	-41% (-27%) ⁴
Emisiones de Reino Unido frente a 2019	-28%	-42%	-42%
Emisiones de la UE frente a 1990	-55% (vía Fit for 55)	-55%	-62%
Emisiones de EE.UU. frente a 2005	-37%	-50%	-58%
Emisiones (netas) de la aviación frente a 2019	-15% (vía CORSIA)	-15%	-15%

1 Los riesgos pueden estar aumentando (al alza), disminuyendo (a la baja) o estabilizándose desde una perspectiva empresarial. IAG calcula esta base 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 (2°C o 3°C), o del tipo de transición (ordenada o desordenada).

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

4 Una reducción del 41% para 2030 representa una transición ordenada. Un descenso del 27% representa una transición desordenada porque una reducción menor de las emisiones globales hasta 2030 requiere una rápida descarbonización después de 2030 para volver a 1,5°C en 2100.

Repercusiones del riesgo y atenuación

Descripción según la página anterior	Impactos financieros potenciales no mitigados	Cómo lo mitiga IAG
Físico		
Resiliencia ante fenómenos meteorológicos agudos	Días de pérdida de ingresos por interrupción adicional de vuelos y costes asociados de mitigación y compensación a los pasajeros.	Los procesos de resiliencia operativa existentes pueden minimizar las perturbaciones adicionales derivadas, por ejemplo, de más turbulencias en los vuelos entre EE.UU. y Reino Unido.
Resiliencia de las rutas y los bienes a los cambios climáticos crónicos	Cambios en los ingresos por una red de rutas diferente o una frecuencia distinta de vuelos a destinos afectados por el clima, cambios en los costes de mantenimiento operativo.	La escala de la red de rutas implica que los impactos que no se acogen al plan no son materiales, por lo que no es necesario tomar medidas inmediatas. Las aeronaves son activos móviles que pueden trasladarse a diferentes lugares para hacer frente, por ejemplo, a más huracanes en el Caribe.
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 otras compañías aéreas o otros modelos de transporte.	Reducción de emisiones, desarrollo de cuadros de indicadores de emisiones para los clientes, fortalecimiento de las comunicaciones con los clientes, apoyo de instrumentos internacionales como CORSIA, trabajando a través de asociaciones sectoriales para promover soluciones ecológicas.
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 ingresos de aquí a 2050 debido al volumen disponible de capturas para conseguir el cero neto.	Estrategia para evitar picos de precios, marco de gobierno para garantizar la calidad de las compensaciones, una hoja de ruta de las absorciones basada en pruebas externas, defensa del apoyo político y regímenes de supervisión.
Preparación de la cadena de suministro	Cumplimiento de la sostenibilidad o cambio tecnológico que provoque cambios imprevistos en el coste de los bienes y servicios suministrados a IAG o costes asociados de gestión de proveedores, erosión de márgenes.	Programa de sostenibilidad de la cadena de suministro, que incluye evaluaciones ASG y análisis de riesgos de los proveedores.
Cumplimiento de los acuerdos de compra de SAF	El suministro de SAF de los compromisos acordados no se materializa debido a la debilidad de la oferta en el mercado o al fracaso en el desarrollo de los proyectos, lo que expone a IAG a SAF a precio de mercado, penalizaciones por recompra o costes de carbono.	Garantizar acuerdos de SAF y participar en el capital de proyectos en fase inicial cuando proceda. Supervisar el desarrollo de proyectos de SAF y buscar un volumen por encima de los niveles objetivo.
Políticas		
Litigios contra las reducciones de carbono reclamadas por la compensación	Los litigios por el uso de créditos para compensaciones voluntarias o de cumplimiento que no aportan las reducciones de emisiones declaradas generan costes legales.	Diligencia debida sobre los proyectos de compensación del carbono, orientación interna preparada para las comunicaciones externas.
Impacto de la política climática de la UE y el Reino Unido en la demanda	La repercusión 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 largo plazo.
Resistencia 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 los picos de precios; utilización de los precios del carbono en la planificación financiera y de la flota.
Asimetría política entre regiones	Cambio del número de clientes en relación con otros métodos de transporte sometidos a regímenes políticos más favorables o más restrictivos.	Abogar por soluciones globales como el Objetivo Aspiracional a Largo Plazo de la OACI acordado en 2022.
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 por ruido no se incluyen en este riesgo, pero se revisan como riesgo independiente a través del marco del ERM.	Apoyo a medidas de reducción de emisiones como el combustible SAF y contra medidas económicamente ineficaces como los impuestos.
Falta de infraestructuras o políticas de apoyo para 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 apoyar el seguimiento y soluciones donde exista una política de apoyo.
Regulación de los efectos no relacionados con el CO ₂	Potencial multiplicador de los costes del RCDE, de la pérdida de ingresos por restricciones de rutas o de los costes operativos por no gestionar impactos distintos al CO ₂ .	Estudios externos sugieren que solo al 10% de los vuelos se le podrían atribuir el 80% de los impactos. Promoción a través de asociaciones sectoriales para apoyar el seguimiento y soluciones específicas como la optimización de rutas y la adopción de SAF.
Tecnología		
Acceso y preparación para tecnologías con menos emisiones	Mayores costes del RCDE si se restringe el acceso a la tecnología o su desarrollo es lento.	El equipo de Hangar 51 Ventures pone en consonancia la investigación y el trabajo con la estrategia Flightpath Net Zero.
Acceso a los SAF	Evolución de los precios unitarios de los SAF en los principales mercados.	Garantizar acuerdos de SAF y participar en el capital de proyectos en fase inicial, cuando proceda.

Riesgos asociados al SAF

El SAF es una solución clave en el plan de transición de IAG hacia las cero emisiones netas (Sección A.1.2.), pero sigue siendo un mercado en desarrollo, que en muchas regiones aún está a la espera de una definición de la normativa que impulse la inversión en infraestructuras. La IATA prevé que la producción de SAF cubrirá solo el 0,5% de la demanda mundial de combustible de aviación en 2024¹. IAG separa los riesgos de los SAF en riesgos de mercado, políticos y tecnológicos asociados a la ampliación de la industria mundial de SAF. IAG considera los respectivos impactos en el cumplimiento de los compromisos de IAG para 2030 y las futuras obligaciones reglamentarias, modelando el impacto de las diferencias regionales en el suministro y los costes futuros de SAF, asociados a diferentes políticas (riesgo político), tecnologías de materias primas de SAF (riesgo tecnológico) y precios de mercado (riesgo de mercado). IAG utiliza esta modelización para influir en la estrategia y las inversiones en SAF.

¹ Informe de la sala de prensa de la IATA: *SAF Volumes Growing but Still Missing Opportunities*, publicado el 6 de diciembre de 2023.

A.1.7. Diálogo con los grupos de interés

Normas relevantes: GRI 102-13/43/44

Visión general

El sector de la aviación se descarbonizará más rápidamente con el apoyo de sus grupos de interés y las políticas.

El Grupo y sus aerolíneas dialogan regularmente con los principales grupos de interés: gobiernos y reguladores, accionistas, inversores y otros grupos de interés financieros, asociaciones sectoriales, clientes, proveedores, empleados, comunidades, ONG e instituciones académicas para abogar por el apoyo a la reducción de emisiones y compartir los avances de nuestra estrategia Flightpath Net Zero.

Tras el éxito de nuestra primera jornada ASG para inversores en 2022, IAG ofreció una actualización sobre sostenibilidad como parte de su *Capital Markets Day* en noviembre de 2023.

El marco de gobierno interno garantiza que la participación de los grupos de interés en el cambio climático sea coherente con las cuestiones materiales y los objetivos medioambientales.

Posiciones clave sobre el cambio climático

IAG apoya enfoques económicamente viables para conseguir emisiones netas cero para 2050, avanzar en soluciones bajas en carbono y apoyar los esfuerzos globales para converger hacia con el escenario de 1,5°C.

A continuación, se enumeran las acciones llevadas a cabo dentro de las asociaciones centradas en la aviación de Reino Unido, la aviación española y la política global de aviación. Si se considera que las posturas relacionadas con el clima de las asociaciones sectoriales son sustancialmente más débiles o incoherentes con estas posturas internas, los representantes de IAG participan en grupos de trabajo y responden a consultas para comunicar nuestras posiciones y avanzar de forma constructiva hacia la convergencia.

A IAG le enorgullece tener visiones coherentes sobre el cambio climático con todas las organizaciones de las que es miembro (ver más abajo). IAG ha influido positivamente en este resultado aportando su experiencia y tiempo para impulsar los compromisos de emisiones netas cero, y crear y apoyar hojas de ruta hacia las emisiones netas cero en SA, A4E, oneworld, JZC y ATAG. IAG también ha impulsado y fomentado objetivos más ambiciosos de SAF en el JZC, oneworld 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 sigue comprometida con los planteamientos de las políticas internacionales.

IAG apoya la fijación de precios del carbono como instrumento clave para determinar tanto el ritmo de reducción de emisiones de la industria de la aviación como el equilibrio entre las reducciones dentro y fuera del sector. Abogamos por el uso de tecnologías de eliminación de 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 eliminación de gases de efecto invernadero para cubrir nuestras emisiones residuales de carbono.

IAG también da prioridad a la promoción de los SAF, ya que se trata de un factor clave para la reducción de emisiones en la próxima década, y apoya las políticas sobre eficiencia operativa, aeronaves con cero emisiones y compensaciones y captura de carbono.

El Grupo busca garantizar políticas eficaces y justas para el conjunto de las compañías aéreas.

Luis Gallego participó en un panel sobre sostenibilidad en la cumbre *Sustainable Clean Skies 2023*.



Miembro de la organización	Participación de IAG en organizaciones y acciones para garantizar y avanzar hacia posturas más coherentes
Reino Unido	
Sustainable Aviation (SA)	Es uno de los 13 miembros del Consejo de SA, que rige las actividades de 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 una transición hacia las cero emisiones netas. IAG también participó activamente en flujos de trabajo para promover soluciones bajas en carbono.
Jet Zero Council (JZC)	Preside el SAF Delivery Group y apoyó la creación del 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.
Royal Aeronautical Society (RAeS) - grupo Greener by Design (GbD)	Comité Ejecutivo de GbD, asistió a una conferencia sobre los impactos distintos del CO ₂ en 2022 y 2023 para comprender la mejor manera de mitigar estos efectos.
España y Europa	
Grupo Español para el Crecimiento Verde	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 la 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)	Miembro fundador, impulsó el desarrollo de una hoja hacia las ruta de 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 que buscan desarrollar soluciones para las emisiones distintas del CO ₂ .
Ámbito mundial	
Coalition for Negative Emissions	Miembro fundador en 2020, miembro del grupo director, colaborador activo en las respuestas a las consultas del gobierno británico sobre cómo potenciar las tecnologías de captura de carbono.
oneworld (representa a 15 aerolíneas)	Ha presidido la Junta de Estrategia Medioambiental (ESB), ha coordinado la hoja hacia las ruta de cero emisiones netas y el objetivo de un 10% de SAF entre 2020 y 2021, ha acogido dos reuniones de la ESB en Londres en 2023 y sigue prestando apoyo al avance de las soluciones bajas en carbono.
Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG)	En calidad de grupo de aerolíneas, importante contribución entre 2020 y 2021 a la hoja de ruta de la aviación mundial para alcanzar el objetivo de cero emisiones netas, que ayuda a informar de las prioridades del sector para el avance continuo de soluciones bajas en carbono.
Foro Económico Mundial (WEF) - Coalición Clean Skies for Tomorrow	Colaborador habitual en informes sobre cómo aumentar el consumo de SAF como alternativa baja en emisiones de carbono definiendo 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 Medio Ambiente (SEAC) de la IATA, tiene representantes 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. Moderó una mesa redonda en el simposio mundial sobre sostenibilidad de la IATA en octubre de 2023 en Madrid.

IAG es inversor en Nova Pangaea, una empresa innovadora que produce materia prima SAF. Jonathon Counsell, Director de Sostenibilidad de IAG y Jim Davies, Director del Programa de Vuelo Sostenible de IAG aparecen en la foto con Anthony Brown MP, Ministro de Aviación del Reino Unido y Sarah Ellerby, CEO Nova Pangaea.



Principales foros de participación en Reino Unido, España e Irlanda

Reino Unido: Jet Zero Council

El Jet Zero Council (JZC) del Gobierno británico se puso en marcha en 2021 como la primera asociación de este tipo entre la industria de la aviación y el gobierno. El objetivo del JZC es asesorar sobre las metas del gobierno de conseguir una aviación con cero emisiones netas y vuelos de emisiones cero. Congrega a ministros y directores generales a través de reuniones periódicas y subgrupos para impulsar la ambiciosa implantación de nuevas tecnologías e innovación para reducir las emisiones de la aviación. Gracias al éxito del JZC, varios países han seguido su ejemplo, entre ellos España e Irlanda.

En 2023, IAG apoyó el enfoque del JZC en SAF. Esto incluyó la segunda consulta del Gobierno de Reino Unido sobre SAF, la participación en el subgrupo sobre el mandato de SAF y el subgrupo sobre comercialización, y el apoyo a un mecanismo de certidumbre de ingresos para SAF, con el que el gobierno de Reino Unido se ha comprometido a través de la ley energética del país.

La novena reunión del Jet Zero Council se centró en la tecnología de captura de gases de efecto invernadero, y BA expuso sus proyectos de captura que se basan en procesos naturales.

Izquierda: Mark Harper, Secretario de Estado de Transportes, Gobierno de Reino Unido.

Derecha: Jonathon Counsell, Director de Sostenibilidad del Grupo, IAG.

España: Alianza Española para la Sostenibilidad del Transporte Aéreo

Alianza Española para la Sostenibilidad del Transporte Aéreo (AST) se puso en marcha en abril de 2023. La AST es una iniciativa conjunta formada por la industria del transporte aéreo, el mundo académico y las ONG para promover el desarrollo de una aviación sostenible en España, favoreciendo la implantación de nuevas tecnologías y procesos innovadores que hagan posible la sostenibilidad del sector a largo plazo e impulsen vías hacia la descarbonización. Iberia desempeñó un papel clave en la creación de la AST, de la que son miembros los consejeros delegados de Iberia y Vueling.

Irlanda

En 2023, el Gobierno irlandés anunció sus planes de crear un foro Gobierno-Industria sobre SAF para informar y orientar su labor en este ámbito.

IAG ha acogido con satisfacción este anuncio y Aer Lingus sigue trabajando a nivel europeo y con el Gobierno irlandés para apoyar políticas que incentiven la producción de SAF en Irlanda.



A.2. Planeta: cuestiones generales

A.2.1. Residuos

Normas relevantes: GRI 306-1/2/3 (2020)

Visión general

IAG cuenta con uno de los planes de reducción de residuos más completos del sector aéreo. Nuestras prioridades son reducir el desperdicio de alimentos y el uso de plásticos de un solo uso, además de aumentar el reciclaje en todas nuestras operaciones.

Los servicios a bordo son la principal fuente de residuos. Los principales residuos son los envases de plástico,

los restos de comida, las latas de bebidas y los envoltorios de cabina. Entre los principales insumos se incluyen las comidas a bordo y los *kits* de cortesía que se entregan a los pasajeros.

En 2023, las operaciones de IAG generaron:

- 52.699 toneladas en total (52.655 en 2022); compuestas de:
- 51.749 toneladas de residuos no peligrosos; y
- 950 toneladas de residuos peligrosos.

Se recuperaron o reciclaron 7.659 toneladas (19%).

Algunos materiales se recuperan *in situ* y otros se incineran o se envían a vertederos. La mayoría de los residuos de cabina y catering se procesan en los aeropuertos principales de IAG (Londres, Dublín, Madrid y Barcelona), aunque el Grupo vuela a más de 200 aeropuertos de todo el mundo.

A continuación se presenta la información sobre residuos más completa del Grupo hasta la fecha. Las tendencias en materia de residuos se están estabilizando con la vuelta a la normalidad tras las modificaciones introducidas por la pandemia de COVID-19 e IAG se mantiene su compromiso para alcanzar los objetivos fijados para 2025.

Indicador	Unidad	Base 2019	Objetivo para 2025	2023	2022	2021	2020	frente al año anterior
Residuos a bordo por pasajero	Kg/pax	0,33	0,26 (-20%)	0,32	0,41	0,47	0,75	(22%)
Residuos de oficina por empleado a jornada completa	Kg/ETC	95,7	47,8 (-50%)	81,8	83,0	103,1	124,5	(1%)
Residuos de mantenimiento por unidad de actividad	Kg/persona-hora	0,63	0,47 (-25%)	0,11	0,12*	0,28*	0,38*	(8%)
Residuos de carga por unidad de carga transportada	Kg/tonelada de carga	1,55	1,16 (-25%)	1,54	1,59	1,43	1,59	(3%)
Residuos a bordo reciclados/recuperados en los hubs	%	24%	40%	20%	24%	26%	31%	(4 pts)
Residuos de oficina reciclados/recuperados	%	35%	60%	26%	26%	13%	16%	0 pts
Residuos de mantenimiento reciclados/recuperados	%	50%	70%	72%	60%	45%	35%	12 pts
Residuos de carga reciclados/recuperados	%	63%	80%	77%	59%	61%	55%	18 pts

El símbolo “*” significa actualizado con los últimos datos e hipótesis disponibles

Comentarios sobre los indicadores clave

Indicadores clave	Descripción	Comentario
Residuos totales	Incluye residuos de todos los flujos (a bordo, de oficina, de carga y de mantenimiento) y una extrapolación de los residuos gestionados en aeropuertos en el extranjero, donde los destinos de los residuos no siempre son comunicados por terceros.	Los volúmenes de residuos aumentaron en menos de un 1% en 2023. Y ello a pesar de que los niveles de actividad han vuelto a los niveles anteriores a la pandemia. Si desea más información, consulte los ejemplos de iniciativas de reducción de residuos en todo el Grupo.
Reciclado y recuperación de residuos	Incluye la reutilización, el <i>downcycling</i> , el <i>upcycling</i> , el compostaje y la digestión anaeróbica. La normativa, incluido el reglamento internacional sobre residuos de catering (ICW), limita la cantidad que puede reciclarse.	Las ratios globales de reciclaje/recuperación son del 19%. El reciclaje de residuos de mantenimiento y carga ha aumentado significativamente gracias a las iniciativas incluidas en este informe. El reciclaje a bordo ha ido disminuyendo a medida que las operaciones recuperan los niveles anteriores a la pandemia. Los residuos de oficina no han aumentado interanualmente, pero se espera que las iniciativas puestas en marcha en 2023, como los nuevos contenedores de reciclaje en Waterside, aumenten el reciclaje estos residuos en 2024.
Plástico de un solo uso (SUP)	Objetos fabricados total o parcialmente con plástico y destinados a ser utilizados una sola vez o durante un breve periodo de tiempo antes de ser desechados. Esto está en consonancia con la definición de la UE.	Se redujeron 160 toneladas de SUP gracias a iniciativas como el uso de cubiertos de madera de abedul y la sustitución de los envoltorios de las mantas. El equipo de compras de IAG GBS está evaluando alternativas al plástico como parte de los procesos de compra.
Residuos/pax en los centros	Residuos del servicio de comida generados a bordo por pasajero, incluidos los volúmenes reciclados y recuperados posteriormente. Las cifras de pasajeros se basan en los pasajeros entrantes y salientes cuyos residuos se procesan en los aeropuertos principales de Barcelona, Dublín, Londres Heathrow y Gatwick, y Madrid.	Las ratios de generación de residuos por pasajero han mejorado a niveles anteriores a la pandemia, y nos hemos comprometido a alcanzar nuestro objetivo a 2025 (una reducción del 20% respecto a los niveles de 2019).

Las descripciones detalladas de todas las iniciativas de residuos están disponibles en el Estado de Información No Financiera.

Reducción de residuos en todas nuestras operaciones

IAG puso en marcha un plan “5 para 2025” en 2021 que abarca cinco flujos de residuos y cinco unidades de negocio, utilizando los valores de 2019 como referencia para nuestros objetivos. El plan incluye objetivos de generación y reciclado de residuos a bordo, de oficina, de carga y de mantenimiento, así como un enfoque de base en cero para el plástico de un solo uso (SUP). IAG se compromete a reducir, reutilizar y reciclar los residuos y a tratar cualquier residuo peligroso de acuerdo con las normativas nacionales e internacionales vigentes.

Aumentan nuestras medidas de reducción de residuos

Año	2016	2021	2022	2023	2025
Objetivos		Primeros objetivos de residuos para todo el Grupo	Nuevas iniciativas para reciclar más residuos a bordo		Cumplimiento de los objetivos "5 para 2025" en materia de residuos
Acción	Iberia se une al proyecto EU LIFE Zero Cabin Waste	Entra en vigor la prohibición de los plásticos de un solo uso en la UE	Aer Lingus colaboró con el Ministerio de Clima, Acción y Medioambiente y el Ministerio de Agricultura de Irlanda para hacer posible el reciclaje y la separación del reciclaje a bordo.	<ul style="list-style-type: none"> • IAG puso en marcha un grupo de trabajo dedicado a impulsar la estrategia sobre residuos. • Aer Lingus se convierte en la primera compañía aérea que separa y recicla los residuos que llegan a bordo en vuelos de corto radio a Irlanda. • Vueling elimina los plásticos de un solo uso en artículos y productos a bordo. 	

Ejemplos de iniciativas de reducción de residuos en todo el Grupo:

Compañía operadora	Ejemplos de 2023
Aer Lingus	Aer Lingus se convierte en la primera compañía aérea que separa y recicla a bordo los residuos que llegan en vuelos de corto radio a Irlanda.
British Airways	<p>British Airways ofrece un servicio de pedido anticipado de productos de la cafetería SpeedBird a bordo, para dar a los pasajeros la opción de comprar productos frescos y a temperatura ambiente antes de la salida. De esta manera, se elimina el desperdicio de los platos que no se compran a bordo en clase turista durante los vuelos de corto radio, al tiempo que se brinda flexibilidad a los clientes. British Airways tiene el objetivo de reducir a la mitad el volumen de residuos alimentarios entre 2019 y 2025.</p> <p>British Airways se convierte en la primera compañía aérea certificada para reciclar en Nueva York en el marco de la prueba transatlántica de la IATA. Las restricciones impuestas a la basura en EE.UU. obligan a desechar todo lo que haya estado en contacto con los residuos alimentarios en un vuelo internacional.</p>
IAG Cargo	<p>Los compañeros del programa para titulados universitarios de IAG Cargo ayudaron a desarrollar y lanzar vasos reutilizables para cualquier bebida comprada en nuestra cantina de Londres Heathrow en septiembre de 2023. Esto ha reducido los vasos de plástico de un solo uso en el centro de operaciones en un 41%.</p> <p>El programa para titulados universitarios también ha desarrollado un prototipo de una nueva etiqueta de equipaje fabricada con palés de aluminio de desecho, que se pondrá a la venta para los clientes. IAG Cargo también está estudiando la forma de conseguirlo con otros materiales difíciles de reciclar o reutilizar.</p>
IAG GBS	La oficina de Waterside ha puesto en marcha nuevos contenedores en todas las plantas, divididos en cinco o siete secciones para facilitar la recogida y eliminación de múltiples flujos de residuos. La prueba pretende mejorar la separación de residuos y aumentar los niveles de reciclaje.
Iberia	Iberia ofrece el servicio Buy-Before-You-Fly en vuelos de corto radio y lleva a cabo el proyecto Zero Cabin Waste, cuyo objetivo es reciclar los residuos generados a bordo. Iberia separó el vidrio a bordo por primera vez en 2023.
Vueling	En 2022 Vueling sustituyó todos los carros de cabina por otros más ligeros que permiten separar los residuos a bordo. De este modo, los residuos pueden gestionarse más fácilmente, lo que aumenta la proporción de residuos reciclados y reduce el impacto ambiental. El menor peso de los carros también contribuye a reducir las emisiones de CO ₂ de las operaciones vuelo hasta 400 tCO ₂ e anuales.

A.2.2. Ruido y calidad del aire

Normas relevantes: GRI 305-7

IAG ha logrado una reducción del 14% del ruido por ciclo de despegue y aterrizaje (LTO) con respecto a 2019, impulsada por la renovación de la flota. El ruido por despegue mejoró un 3% con respecto a los niveles de 2022 debido al uso de nuevas y más silenciosas aeronaves y a los cambios en las operaciones entre corto y largo radio tras la pandemia de COVID-19. El Grupo mantiene su compromiso de reducir el impacto del ruido de las aeronaves y la contaminación atmosférica en las comunidades locales cercanas a los aeropuertos y apoya la innovación como medio para conseguirlo. Los resultados en materia de ruido y calidad del aire se controlan mediante bases de datos nacionales y normas mundiales sobre el ruido de las aeronaves.

Las aerolíneas del Grupo implementan prácticas operativas para minimizar el impacto acústico, como el uso de descensos continuos. También colaboran con los grupos de interés, como asociaciones de residentes, los organismos reguladores y socios del sector, para conocer sus preocupaciones y participan en investigaciones y ensayos operativos para identificar y perfeccionar soluciones.

Objetivos de reducción del ruido

IAG está actualizando los objetivos de reducción de ruido a medida que los niveles de vuelo vuelven a los niveles anteriores a la pandemia. Iberia está mejorando continuamente los indicadores en materia de ruido, ya que la nueva flota que estamos introduciendo tiene mejores niveles de certificación acústica que las aeronaves anteriores.

En la Estado de Información No Financiera (EINF) de IAG figuran descripciones detalladas de todos los indicadores de ruido.

Indicador	Unidad 1	frente al año anterior	vs. 2019	2023	2022	2021	2020	2019
Ruido por ciclo	Cuota (QC) por ciclo de aterrizaje y despegue	(2%)	(14%)	0,86	0,88	0,88	0,96	1,00
NOx por ciclo	Kg por ciclo de aterrizaje y despegue	<1%	(4%)	8,89	8,83	9,22	9,84	9,23
Capítulo 14 del CAEP de OACI	% dentro de la norma	3 puntos	9 puntos	62%	59%	56%	58%	53%
Capítulo 8 del CAEP de OACI	% dentro de la norma	6 puntos	12 puntos	47%	41%	39%	40%	35%

1 El % estándar se basa en la posición de la flota a finales de 2023, incluidas las aeronaves estacionadas y excluidas las aeronaves arrendadas. Los indicadores por ciclo de aterrizaje y despegue se basan en las aeronaves operativas durante el año. Los detalles sobre las aeronaves conformes al capítulo 6 del CAEP capítulo 6 del CAEP pueden encontrarse en el Estado de Información No Financiera.

Riesgos relacionado: restricción del ruido de las operaciones y tasas

Descripción del riesgo y/o de la oportunidad y del posible impacto	Medidas de mitigación
Los operadores aeroportuarios y los reguladores aplican restricciones operativas al ruido y regímenes de tasas que pueden introducir costes adicionales o restringir la capacidad de funcionamiento de las aerolíneas, como por ejemplo, restricciones a los vuelos nocturnos.	<ul style="list-style-type: none"> • Invertir en aeronaves nuevas y más silenciosas como parte de la modernización de la flota. • Mejorar de manera continuada las prácticas operativas, incluyendo descensos continuos, aproximaciones ligeramente más pronunciadas, aproximaciones de baja potencia/baja resistencia y salidas optimizadas. • Aplicar un marco de gobierno, así como adoptar medidas de formación interna y promoción externa en Irlanda, España y el Reino Unido para gestionar los retos en materia de ruido.

A.2.3. Gestión medioambiental

Normas relevantes: GRI 103-2

Visión general

IAG se ha comprometido a mejorar su desempeño medioambiental y a cumplir las normas reconocidas en nuestro sector para la gestión medioambiental de las cuestiones materiales identificadas en este informe. Las prioridades clave incluyen trabajar para conseguir la Evaluación Medioambiental de la IATA (IEnvA), cumplir los requisitos de la ISO 14001 y mejorar la puntuación EcoVadis de las aerolíneas del Grupo que participan en el cuestionario (British Airways e Iberia).

Además, IAG GBS se asoció con EcoVadis en 2022 para evaluar a los proveedores utilizando cuestionarios de evaluación de EcoVadis, que consisten en una evaluación integral de las cuestiones ambientales, sociales y de gobierno corporativo (ASG). Esto facilita a IAG y a sus proveedores una referencia para las mejoras en cuestiones ASG, y los proveedores pueden difundirlo a los clientes y otros grupos de interés para apoyar la sostenibilidad en toda la industria.

Avance de las compañías aéreas del Grupo en 2023

En 2023, todas las aerolíneas del Grupo obtuvieron la certificación completa del estándar IEnvA, que equivale a una ISO 14001 en todas nuestras operaciones de vuelo y edificios corporativos, cumpliendo el alcance mínimo definido por la IATA.

Además, British Airways e Iberia han extendido la certificación a sus actividades de mantenimiento en aeropuertos *hub* y, en el caso de Iberia, también a sus servicios de *handling* en el aeropuerto de Madrid. Iberia Airport Services aplica la ISO 14001 en todos los aeropuertos en los que opera, con el objetivo de garantizar la prestación de un servicio medioambientalmente responsable a sus clientes.

En línea con nuestro compromiso de fomentar una cadena de suministro más responsable, British Airways e Iberia responden anualmente al cuestionario de EcoVadis, un proveedor líder en el mercado de calificaciones ASG empresariales. La respuesta a este cuestionario está respaldada por las políticas y prácticas del Grupo, como las políticas de interacción con los proveedores gestionadas por IAG GBS, que también nos permiten identificar puntos de mejora para impulsar anualmente la puntuación de todas las aerolíneas del Grupo.

Como parte de nuestros objetivos de gestión de la cadena de suministro y de nuestra asociación con EcoVadis, IAG GBS ha examinado el 90% de los gastos de IAG utilizando las evaluaciones de EcoVadis, lo que supone evaluar a más de 550 proveedores.

Aerolínea	Puntuación de EcoVadis 2023
British Airways	Bronce
Iberia	Plata

Evaluaciones ASG de IAG por terceros y reconocimientos

El Grupo también sigue aportando pruebas para respaldar la divulgación de información ASG por parte de terceros y los marcos de evaluación de calificaciones.

En 2023, IAG obtuvo una calificación A- en el cuestionario Carbon Disclosure Project (CDP) por la información que divulga en materia de cambio climático. Este cuestionario evaluó a más de 21.000 empresas de todo el mundo en materia de acción climática. Este es el cuarto año en que IAG ha logrado una cualificación de "líder" con calificación de A- o superior, la calificación de liderazgo consecutiva más larga de una aerolínea, y sitúa al Grupo en el 25% de los encuestados mejor valorados en todo el mundo.

IAG también fue el grupo de aviación mejor valorado en la iniciativa mundial Transition Pathway Initiative (TPI) en 2022, que evalúa a 600 empresas de 47 países en función de su preparación para la transición hacia una economía con bajas emisiones de carbono. IAG se encuentra en el 10% superior de las aerolíneas evaluadas por Sustainalytics, que otorga calificaciones de riesgo ASG a unas 15.000 empresas de todo el mundo sobre la base de información pública.

IAG también fue galardonado con el premio *Eco-Airline of the year 2024* de *Air Transport World* por su liderazgo en el sector y su programa SAF, el mejor de su clase, mientras que Aer Lingus recibió el premio *Aviation Sustainability and Environment* de los premios *Irish Aviation 2023*.

Requisitos de información	Calificación actual	Comentarios
TPI	Aerolínea con calificación climática más alta en 2022 por TPI (Puntuación 17/18)	TPI evalúa alrededor de 600 empresas en su estrategia hacia una transición baja en carbono.
CDP	Calificación de A- en 2023 (25% superior).	Cuarto año consecutivo de liderazgo, el periodo de tiempo más largo alcanzado por una aerolínea
Sustainalytics	Entre el 10% de aerolíneas con puntuación más alta en 2022	Sustainalytics facilita una calificación ASG a aproximadamente 15.000 empresas

Para obtener más información sobre el diálogo de IAG con la Transition Pathway Initiative, consulte la sección A.1.2 de este informe.

Para obtener más información sobre nuestras interacciones con los proveedores de información en materia de emisiones de carbono, consulte la sección Principios de gobierno de la sostenibilidad.

Participación en iniciativas de hojas de ruta de descarbonización

IAG apoya el objetivo de alcanzar los 1,5°C del Acuerdo de París y continúa revisando las evidencias disponibles sobre las hojas de ruta que apoyan la descarbonización de la aviación.

En la medida de lo posible, IAG trabajará con sus grupos de interés, incluidas las *Science-Based Targets initiative* (SBTi) y *Transition Pathway Initiative* (TPI), para comprender las hojas de ruta de la industria de la aviación de la reducción completa de emisiones, cómo éstas contribuyen a los objetivos nacionales y mundiales, y cómo las empresas y los responsables políticos pueden impulsar la inversión hacia una transición baja en carbono. IAG apoya el trabajo dirigido por *Mission Possible Partnership* (MPP) y SBTi para actualizar las orientaciones basadas en el objetivo de 1,5°C para el sector de la aviación.



Izquierda: Aer Lingus recibió el premio a la Sostenibilidad y medioambiente de la aviación en los Irish Aviation 2023 Awards. El premio fue recibido por Rebecca Hill, Directora de Sostenibilidad de Aer Lingus.

Derecha: En 2023, las aerolíneas del Grupo completaron su certificación bajo la norma IEnvA para todas sus operaciones vuelo y edificios corporativos.



B. Personas

B.1. Visión general

La estructura de IAG es única. Juntos trabajamos por nuestro objetivo común de conectar personas, negocios y países. El modelo de IAG habilita a cada compañía operadora y a cada plataforma de negocio para ofrecer servicios a sus clientes y a su plantilla – siendo cada una de ellas responsable de la gestión de la contratación, la retribución y las condiciones de sus empleados, así como de las carreras profesionales y el desarrollo-, mientras que a nivel central buscamos oportunidades de sinergias en todo el Grupo.

Cada compañía operadora y plataforma de negocio tiene su propia cultura y valores que respaldan sus propuestas únicas de marca, negocio, clientes y empleados. En IAG, el compromiso, el pragmatismo, la ejecución, la ambición, la resiliencia, el desafío y la innovación, la responsabilidad, el enfoque en las personas y el trabajo en equipo son valores clave que nos permiten cumplir nuestro propósito. Estos valores están presentes en nuestra forma de trabajar, en nuestra gestión de la plantilla y en nuestras estrategias de personal.

Los empleados han demostrado sistemáticamente estos valores al responder a los diversos retos y oportunidades a los que se han enfrentado a lo largo del año. Hemos avanzado sustancialmente en la reconstrucción de la capacidad, la mejora de la resiliencia y la flexibilidad, y la introducción de cambios transformadores en nuestro negocio, al tiempo que superábamos los retos operativos, especialmente en British Airways y Aer Lingus.

En todo el Grupo, nuestra atención a la cultura y los valores es esencial para nuestra transformación y el desarrollo de nuestra estrategia. Nuestras compañías operadoras trabajan para evolucionar constantemente sus culturas, a fin de que sus negocios sean más competitivos y cumplan nuestro programa de transformación, y para ofrecer un entorno de trabajo excelente en el que todos los empleados puedan prosperar. Medimos el avance de nuestra cultura a través de una encuesta semestral del Índice de Salud Organizativa (OHI) que se envía a toda la plantilla y a través de otros canales de escucha de los empleados (para consultar más detalles, véase la sección Diálogo con los grupos de interés). La información obtenida a través de estos canales alimenta las prioridades de nuestras compañías operadoras para mejorar y hacer progresar nuestras políticas de personal, formas de trabajar, así como para dar forma a nuestras estrategias de personal.



En 2022, nuestro principal objetivo fue reforzar la capacidad de apoyo a nuestra actividad y nuestras operaciones. En 2023, hemos podido centrarnos en una gama más amplia de iniciativas relacionadas con las personas:

- Invertir en las capacidades de nuestra plantilla y comprometernos con el desarrollo profesional y las carreras, incluidos nuestros reconocidos programas de prácticas y nuestros programas piloto y de liderazgo.
- Crear una cultura en cada una de nuestras compañías operadoras que genere una experiencia positiva entre los empleados e impulse la orientación al cliente y el rendimiento operativo. Encuestas semestrales sobre la salud de la organización permiten hacer un seguimiento de los avances y ayudar a centrar los planes de personal.
- Seguimos avanzando hacia nuestro objetivo de que en 2025 el 40% de los puestos directivos estén ocupados por mujeres. A finales de 2023, el 36% de los puestos directivos estaban ocupados por mujeres, lo que supone un aumento de dos puntos en 2023 y un incremento global de seis puntos desde 2020.
- Sobre la base de las iniciativas ya llevadas a cabo en algunas de las compañías operadoras, en 2023, lanzamos una encuesta electrónica voluntaria, anónima y confidencial a nuestros equipos de alta dirección en todo el Grupo para obtener una comprensión más profunda de la composición y la diversidad de los directivos *sénior* de IAG, yendo más allá del género para incluir una amplia gama de factores relativos a la identidad. Los resultados de la encuesta se compartirán con miembros de la alta dirección para contribuir a las estrategias de personal de IAG y proporcionar una referencia sobre la diversidad de los directivos de IAG, lo que nos permitirá realizar un seguimiento del progreso a lo largo del

tiempo y contribuir a los debates en torno a la equidad, la diversidad y la inclusión. Uno de los resultados de la encuesta se incluye en la revisión Parker de Reino Unido, que se centra en la diversidad étnica de los Consejos de Administración y los equipos de alta dirección. El 6% de nuestros directivos en Reino Unido se declararon étnicamente diversos y nuestros directivos en todo el mundo representan más de 20 nacionalidades. Para garantizar un enfoque continuo en el aumento de la representación étnica, hemos introducido una meta de diversidad étnica del 10% para los equipos de alta dirección del Grupo en Reino Unido para finales de 2027.

- Seguir centrándose en la creación de una cultura y una organización integradoras y diversas, que abarquen la promoción de la equidad, la diversidad y la inclusión, y la defensa de las políticas de todo el Grupo destinadas a erradicar la discriminación.
- Apoyar el bienestar de nuestros empleados ofreciéndoles una serie de prestaciones sanitarias, económicas y de estilo de vida. Todas las compañías operadoras se comprometen a crear un entorno de trabajo positivo y a contribuir y apoyar activamente el bienestar general de todos sus empleados.
- Apoyar a los compañeros en la transformación más amplia del Grupo, incluida la digitalización, la inteligencia artificial, la modernización de nuestra flota y las inversiones en clientes y productos.
- Las compañías operadoras han colaborado activamente con los sindicatos para conseguir acuerdos que garanticen una remuneración justa y competitiva. Estos acuerdos negociados proporcionan una base fundamental para apoyar la inversión y fomentar el crecimiento.

B.2. Indicadores clave y progresos
Normas relevantes: GRI 2-8, 401-1, 405-1

Plantilla

71.794

+9% frente al año pasado
 a 31 de diciembre de 2023

Nuevas contrataciones

13.561

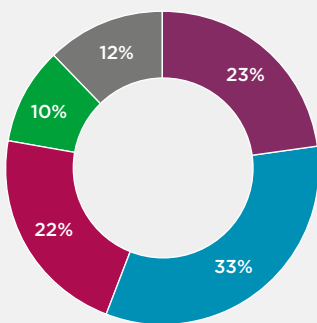
-22% frente al año pasado
 a 31 de diciembre de 2023

Bajas

9,5%

de las cuales 7,40% fueron voluntarias
 Año 2023 completo

Composición de la plantilla



- Operaciones aeroportuarias
- Tripulación de cabina
- Funciones corporativas
- Mantenimiento, ingeniería y logística
- Pilotos

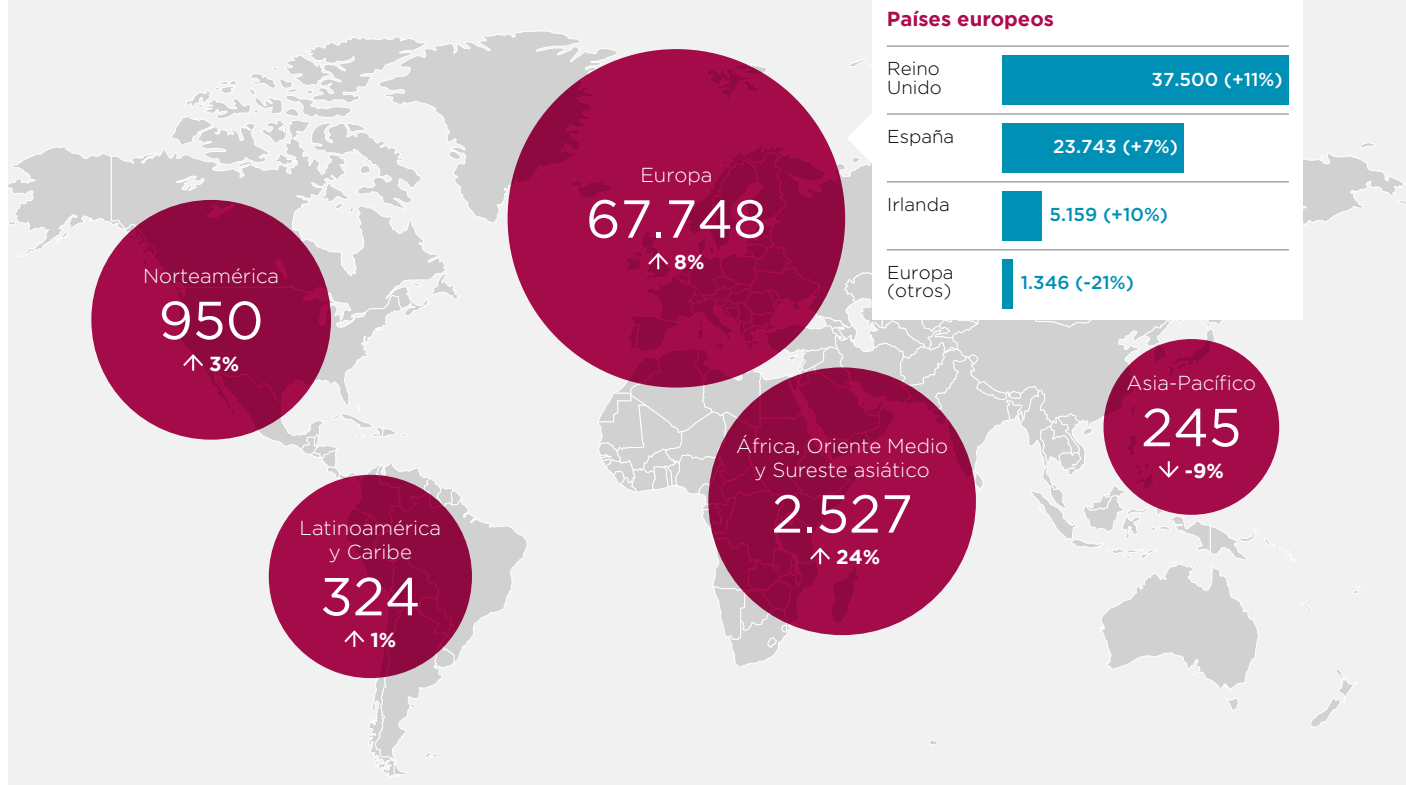
Composición de la plantilla

Plantilla por categoría profesional a 31 de diciembre de 2023

Categoría profesional	2023	2022
Operaciones aeroportuarias	16.784	15.091
Tripulación de cabina	24.004	22.278
Funciones corporativas	15.811	14.025
Mantenimiento, ingeniería y logística	6.972	6.782
Pilotos	8.223	7.868

Plantilla por ubicación geográfica

A 31 de diciembre de 2023



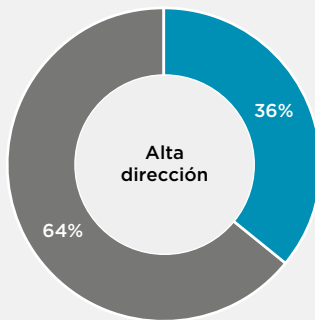
Diversidad de género en la alta dirección

A 31 de diciembre de 2023

36%

Aumento de 6 puntos desde 2020

Estamos en la senda de alcanzar nuestro objetivo de que en 2025 el 40% de los puestos directivos estén ocupados por mujeres.



■ Mujeres 82
■ Hombres 143

B.3. Equidad, diversidad e inclusión

Normas relevantes: GRI 405-1

En IAG nos enorgullece la diversidad de la plantilla de las compañías del Grupo y de 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. IAG sigue aportando cambios positivos y avanzando hacia nuestra meta de equidad, diversidad e inclusión (EDI) para crear una cultura diversa e inclusiva representativa de las comunidades en las que vivimos y trabajamos y de los clientes a los que atendemos. También creemos que una plantilla diversa rinde más y es más resiliente, innovadora y productiva.

Avances en la diversidad de género

En cuanto al género, nuestro Consejo de Administración está formado por un 45% de mujeres, que también representan el 25% de nuestro equipo ejecutivo y el 44% de nuestra plantilla. En 2022, fijamos la meta para todo el Grupo de contar con un 40% de puestos directivos ocupados por mujeres para 2025. Hemos experimentado un aumento significativo en la diversidad de género, alcanzando el 36% en 2023, un aumento de dos puntos desde 2022 y de seis puntos desde 2020, por lo que vamos por buen camino para lograr el objetivo del 40%.

Más allá del género

Nuestros planes para todo el Grupo van más allá del género, y estamos poniendo en marcha una serie de iniciativas para apoyar nuestras metas de diversidad e inclusión, al tiempo que reconocemos las sensibilidades culturales y los contextos legales en los que operamos a escala mundial, así como la necesidad de cumplir con los cambiantes requisitos de información.

En 2023, nos asociamos con una consultora independiente de RR.HH. y diversidad con sede en Reino Unido, Green Park, para conocer más a fondo la composición y diversidad de nuestros altos directivos, más allá del género, para incluir una amplia gama de factores relativos a la identidad. Se envió una encuesta electrónica de carácter voluntario, anónimo y confidencial a los altos directivos de todo el Grupo.

Nos enorgullece que el 88% de nuestros altos directivos de todo el mundo hayan respondido a la encuesta (193 de 219¹ directivos contactados), con una tasa de respuesta del 96% en Reino Unido (91 de 95 directivos contactados). Aunque algunas de las compañías operadoras ya recogían datos demográficos más amplios que compartían sus equipos, esta es la primera vez que hemos encuestado a nuestros altos directivos en todo el Grupo con preguntas adaptadas a los contextos legales y culturales de cada país o región.

La encuesta proporciona una base de referencia para comprender mejor la diversidad de nuestra población de altos directivos, nos permite seguir los avances a lo largo del tiempo y continuar y ampliar el diálogo con nuestros altos directivos en torno a la equidad, la diversidad y la inclusión.



1 Número de altos directivos en el momento de enviar la encuesta

Foco en la etnia y la nacionalidad

Una de las áreas en las que nos centramos en la encuesta 2023 fue el origen étnico. El 6% de nuestros directivos con sede en Reino Unido declararon ser de etnia diversa. Dos directivos respondieron que preferían no decirlo y cuatro no dieron su consentimiento para que se procesaran sus datos.

Reconocemos que tenemos que seguir avanzando, por lo que nos hemos puesto el objetivo de que el 10% de los equipos de altos directivos del Grupo en Reino Unido sea étnicamente diverso para finales de 2027. Este objetivo cuenta con el apoyo tanto del Consejo de Administración como del Comité de Dirección. Hemos decidido centrar nuestra meta étnica en Reino Unido, ya que la etnia y la raza son características bien definidas que se ajustan a los datos del censo. Apoyamos las recomendaciones del Informe Parker en Reino Unido, tanto en lo que se refiere a la información sobre la diversidad étnica de nuestro Consejo de Administración y nuestros altos directivos como a la fijación de un objetivo para 2027.

Dado el enfoque global de IAG, vemos un gran valor en tener diversos orígenes étnicos, nacionales y culturales representados en la plantilla: entre nuestros 71.794 compañeros, tenemos más de 150 nacionalidades. La encuesta puso de relieve que nuestros altos directivos de todo el mundo representan a más de 20 nacionalidades. En Reino Unido, el 34% de los directivos declararon tener una nacionalidad distinta a la británica.

Los resultados de la encuesta se comunican a nuestros directivos y se utilizan para elaborar nuestras estrategias de personal. Seguimos comprometidos con la creación de una cultura diversa e integradora. Seguiremos defendiendo las políticas de todo el Grupo destinadas a erradicar la discriminación y a centrarnos en procesos de selección abiertos y transparentes en la elección consciente de los socios de búsqueda, en listas de selección diversas y en definiciones más rigurosas de los requisitos de los puestos críticos, centrándonos en las capacidades más que en la experiencia.

Metodología de declaración de datos étnicos

Nuestros datos se basan en la autodeclaración por parte de los altos directivos de 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.

Para el cálculo utilizamos la siguiente metodología:

Porcentaje de altos directivos con diversidad étnica en el Reino Unido

=

(Número total de directivos que se autoidentifican como minoría étnica)

(Número total de altos directivos en el Reino Unido)

En consonancia con las directrices de la revisión Parker de Reino Unido:

- Un directivo se identifica como "minoría étnica" si se autodefine como uno de los siguientes grupos: Asiático, Negro, Mixto/Varios, Otro (con la opción de describir la etnia) o Prefiero autodefinirme (cuando la etnia se corresponde con una categoría de minoría étnica).

- Un directivo no se incluye como "minoría étnica" si se identifica como blanco, prefiere no decirlo, no da su consentimiento para que se procesen los datos, prefiere autodefinirse (cuando el origen étnico no se corresponde con una categoría de minoría étnica) o no respondió a la encuesta.

Se diseñaron tres encuestas diferentes para Reino Unido, Irlanda y España – adaptadas al contexto legal y cultural de cada país – utilizando preguntas y clasificaciones del censo local. En algunos países no incluimos la pregunta sobre el origen étnico debido al contexto legal y cultural. Cuando se han recogido, los resultados sobre etnia proporcionados a IAG se han agregado y asignado a las categorías de clasificación de la ONS de Reino Unido.

Green Park conserva los datos y solo los comparte con IAG y sus compañías para la elaboración de informes a nivel agregado con umbrales mínimos para salvaguardar el anonimato.

Definimos a los altos directivos como los grados IAG 0, 1 y 2 o equivalentes en todo el Grupo, incluidos los altos ejecutivos (informa directamente al Consejero Delegado de IAG).

A la derecha: celebración de British Airways por el mes de la Historia Negra

Izquierda: Celebraciones de Diwali de British Airways



Colaboración en materia de EDI en todo el Grupo y apoyo a los avances del sector

El Panel de Diversidad de IAG, creado en 2021, cuenta con representantes de todas las compañías operadoras que comparten las mejores prácticas y lideran el diseño y la implementación de nuevas iniciativas de IAG que nos guíen hacia nuestra meta.

Seguimos colaborando con Women in Hospitality, Travel and Leisure (WiHTL). Este año varias compañías operadoras han participado en la evaluación de madurez EDI de WiHTL y han realizado un ejercicio de evaluación comparativa en colaboración con el centro de *Diversity Policy Research and Practice* de Oxford Brookes Business School. Tanto a nivel de Grupo como de compañías operadoras, seguimos colaborando con otras entidades del sector y recientemente hemos sido premiados con el premio WiHTL al "Miembro más comprometido" en su cumbre de inclusión 2023.

Colaboramos activamente con la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) y nos hemos comprometido a promover la diversidad de género en el marco de la estrategia "25 para 2025" de la IATA, una iniciativa global para fortalecer la EDI y la igualdad entre hombres y mujeres en el sector de la aviación.

Todas las aerolíneas están tratando de aumentar la diversidad de sus equipos de pilotos a través de prácticas de atracción y contratación de talentos y de programas de participación y divulgación en las escuelas. British Airways, Aer Lingus e Iberia han puesto en marcha programas de formación de pilotos cadetes total o parcialmente subvencionados.

Ejemplos de equidad, diversidad e inclusión

Aer Lingus ha avanzado en la diversidad de género dentro del Programa de Futuros Pilotos, con una primera convocatoria de aproximadamente un 27% de mujeres. Actualmente, el 11% de los puestos de piloto de Aer Lingus están ocupados por mujeres, la tercera representación de género más alta de todas las aerolíneas del mundo (Fuente: *International Society of Women Airline Pilots* 2021).

British Airways puso en marcha la academia de pilotos Speedbird, subvencionando 70 plazas destinadas a eliminar las barreras económicas para acceder a puestos de piloto, al tiempo que introducía el programa de aprendizaje sobre inclusión y diversidad "Sé un original" para todos los empleados. British Airways también puso en marcha un programa de tutoría inversa que conecta a 80 altos directivos con compañeros de etnias infrarrepresentadas para promover la sensibilización y mejorar la inclusión. Asimismo, se centró en aumentar la



Grupo de la red de accesibilidad para compañeros de British Airways, de reciente creación

representación a través de prácticas, programas de aprendizaje y períodos de prácticas, abriendo diferentes vías de acceso con una mayor proporción de compañeros pertenecientes a minorías y de entornos socioeconómicos más bajos. Como también participa en el mayor evento europeo para empresarios negros, British Airways fomenta y participa activamente en actividades culturales que son importantes para los empleados de toda la compañía.

IAG Cargo introdujo un nuevo centro de formación con una política flexible de días festivos para promover la inclusión. Además, ha renovado su sala de oración y su sala de enfermería para que sean totalmente accesibles. IAG Cargo ocupó el segundo lugar en el Índice de Equidad 2022/23 elaborado por Lead 5050, un organismo de acreditación intersectorial de Reino Unido, que clasifica a las compañías utilizando datos oficiales sobre salarios medios, primas y retribuciones a todos los niveles. La compañía también apoyó los premios "everywoman", que promueven e inspiran a las mujeres en la industria.

IAG GBS fomenta activamente un lugar de trabajo inclusivo a través de las iniciativas de su red de inclusión/grupos comunitarios, incluida la red LGTBQ+ y la red de padres trabajadores y cuidadores. Una asociación estratégica con MyGWork, la mayor plataforma profesional especializada para la comunidad LGTBQ+, ofrece una serie de esfuerzos de colaboración como anuncios de empleo, actos con ponentes, celebraciones del Orgullo y acceso a una importante comunidad de profesionales.

IAG Loyalty involucró a un grupo representativo de empleados centrados en impulsar una agenda de inclusión y pertenencia. El grupo diseñó y dirigió un calendario de eventos y experiencias EDI basado en la escucha de los compañeros y los datos de la encuesta. Ha habido altos niveles de participación en todos los temas, incluidos el Día del Orgullo, el Día Internacional de la Mujer, el Día de la Menopausia, la sensibilización sobre la pérdida gestacional y el ramadán, entre otras muchas actividades por y para los empleados.

IAG Tech apoya con orgullo a las mujeres del sector tecnológico, patrocinando el premio "Mujeres destacadas del año" en el evento *Women in Tech* y manteniendo anuncios de empleo en plataformas como el sitio web *Diversity in Tech*.

Vueling e Iberia han renovado sus planes de igualdad este año. Entre los avances más destacados de Vueling figura el aumento del porcentaje de mujeres en puestos directivos. El enfoque estratégico de Iberia a través de una red de apoyo de más de 200 compañeros embajadores de la diversidad que ayudan a sensibilizar, identificar barreras organizativas y que son consultados sobre los procesos de la compañía. Esto se complementa con formación obligatoria para toda la compañía.

Responsabilidades de coparentalidad Normas relevantes: GRI 401-3

Las compañías del Grupo dan prioridad a la conciliación de la vida laboral y familiar, especialmente en el contexto de las responsabilidades de coparentalidad. Tienen una serie de políticas que cubren el trabajo compartido, la maternidad, la adopción, la paternidad y el permiso parental compartido para apoyar a los empleados que gestionan los compromisos de coparentalidad. Las plataformas *online* facilitan una comunidad de colaboración para los padres y cuidadores que trabajan, permitiendo el intercambio de ideas y el apoyo mutuo, al tiempo que proporcionan acceso a recursos digitales que ofrecen información valiosa para mantener un equilibrio saludable entre la vida laboral y personal.

Una de las áreas principales de IAG Loyalty se centra en el permiso parental con un prisma de equidad, haciendo hincapié en el apoyo a ambos progenitores y no solo al cuidador principal o a quien da a luz. Esta iniciativa se aplica tanto en Reino Unido como en España.

Accesibilidad universal para personas con discapacidad

Normas relevantes: GRI 405-1

El Grupo cumple toda la legislación vigente, garantizando el acceso universal tanto a empleados como a clientes con discapacidad en todas nuestras compañías operadoras, que cumplen estrictamente las leyes de accesibilidad pertinentes en nuestras instalaciones y operaciones en general.

Cada una de nuestras aerolíneas se compromete a ofrecer una experiencia de cliente sin fisuras, especialmente a las personas con discapacidad. En colaboración con organizaciones externas, como el *Business Disability Forum* de Reino Unido, nuestras aerolíneas buscan orientación y apoyo para mejorar sus esfuerzos y estrategias.



British Airways ha elaborado una guía completa para prestar apoyo a los clientes con discapacidad garantizando que sus necesidades se gestionen con claridad y consideración. Además, la formación en neurodiversidad ofrecida a los directivos de todos los niveles pone de manifiesto un enfoque proactivo de la inclusión.

En British Airways se ha creado un nuevo Grupo de la Red de Accesibilidad de los Colaboradores, que cuenta con un patrocinador de alto nivel para dirigir sus iniciativas.

B.4. Salud, seguridad y bienestar

Visión general

Normas relevantes: GRI 403-4, 403-6

En IAG, estamos comprometidos con la salud, la seguridad y el bienestar de los empleados, los clientes y los grupos de interés, ya sea en el aire o en tierra. Nuestro enfoque abarca la prevención de accidentes y enfermedades, el control de los riesgos existentes y la defensa de la mejora continua de las condiciones de salud y seguridad. La Comisión SECR de IAG desempeña un papel fundamental en la supervisión de la seguridad operativa y la responsabilidad corporativa.

Actuamos de conformidad con las leyes, reglamentos, políticas del Grupo y normas del sector, y mantenemos un sólido conjunto de sistemas de gestión de la salud y la seguridad en todas nuestras compañías operadoras. Este compromiso está impulsado por procesos de gobierno dirigidos por comités dentro de cada compañía operadora.

Las compañías operadoras han realizado importantes inversiones en iniciativas que abordan diversos aspectos del bienestar de los empleados, adoptando un enfoque global que integra elementos físicos, sociales y financieros, junto con el bienestar mental.

Los índices de siniestralidad y gravedad son inferiores en comparación con 2019, con un índice de frecuencia de lesiones con baja (LTI) de 3,7 casos por cada 200.000 horas trabajadas.

Principales iniciativas

Aer Lingus organizó una Semana de la Salud y el Bienestar en tres centros de Irlanda, con 21 actos diferentes. La semana incluyó iniciativas como programas de vacunación contra la gripe para todo el personal, revisiones médicas completas, cursos de reflexología, cursos de masaje en el puesto de trabajo, formación sobre desfibriladores y seminarios web para cuidadores familiares con ponentes invitados. Adicionalmente, Aer Lingus ofreció la oportunidad de probar la "bicicleta de batidos", una forma única y atractiva de divertirse, mantenerse en forma y promover la energía sostenible y la vida sana. La aerolínea promueve activamente un completo portal de bienestar accesible a todo el personal. Este recurso abarca contenidos sobre diversos temas de bienestar, incluida la salud mental y física, seminarios web temáticos de carácter informativo y mensual, un gimnasio digital que ofrece clases en línea, una biblioteca de ejercicios y recursos de nutrición. En materia de seguridad, Aer Lingus tiene un programa de encuentros sobre seguridad que capacita a directivos y supervisores para reducir el riesgo de lesiones, comentando las acciones seguras e inseguras.

Aer Lingus y British Airways han revisado su formación inicial en materia de salud y seguridad a través de la formación *online* para el nuevo personal, además de mantener una comunicación periódica a través de grupos de acción sobre salud y seguridad, fomentando comportamientos seguros, *handling* y formación.

British Airways ofrece un programa líder de apoyo entre compañeros para pilotos, vinculado al apoyo psicológico profesional. La aerolínea está comprometida con las normas ISO 45001, que pretenden mejorar los procesos operativos para prevenir lesiones y enfermedades relacionadas con el trabajo. Además, se ha creado un servicio interno especializado en salud laboral, que ofrece reconocimientos médicos reglamentarios de la CAA adaptados a pilotos y tripulantes de cabina. Este servicio se extiende a todos los compañeros de trabajo específicos, todo ello en estricta conformidad con la legislación británica en materia de salud y seguridad. British Airways cuenta con una red de 150 defensores del bienestar que colaboran estrechamente con los servicios sanitarios para apoyar iniciativas nuevas y existentes. British Airways ofrece a todos sus empleados acceso gratuito a *Unmind*, una plataforma de bienestar en línea desarrollada por expertos en neurociencia, terapia cognitivo-conductual, atención plena y psicología positiva. Además, British

Airways ha firmado el compromiso de "trabajar con el cáncer" y colabora con Endometriosis UK para crear un lugar de trabajo de apoyo para los compañeros que viven o se ven afectados por estas enfermedades.

El compromiso de Iberia con el bienestar de sus empleados forma parte del programa "Elige cuidarte" de la Dirección de Prevención Laboral. En 2023, los esfuerzos de Iberia abarcaron una serie de iniciativas, incluidos los servicios de fisioterapia, una mayor concienciación sobre el cáncer de próstata, la vacunación anual contra la gripe y la promoción de la forma física a través de la campaña "Usa las escaleras". Iberia cuenta con comités de seguridad y salud consolidados en cada uno de sus centros de trabajo relevantes.

IAG Cargo y British Airways introdujeron nuevas directrices sobre la menopausia apoyadas por una combinación de seminarios web y mesas redondas.

IAG Cargo ha creado un grupo que abarca unas 100 medidas de primeros auxilios de salud mental en toda la organización y ha puesto en marcha clases de *fitness* y una guía de bienestar integral para promover un enfoque integral de la salud.

Los empleados de IAG GBS acceden a útiles consejos para gestionar su bienestar a través de seminarios web sobre salud médica, formación en resiliencia, yoga, pilates y cursos en línea. Además, la introducción de la aplicación Headspace para todos los empleados y sus amigos y familiares ha registrado una notable tasa de participación del 90%.

IAG Loyalty garantiza que los empleados tengan fácil acceso a los recursos de bienestar, una página central que permite una navegación fluida al contenido en cualquier momento. Además, organizó eventos interesantes y elaboró contenidos exclusivos durante el *Blue Monday* y la semana de concienciación sobre la salud mental, dando prioridad al bienestar mental, físico y financiero, y aprovechando todas las oportunidades para combinar la forma física con las actividades comunitarias.

IAG Tech ha puesto en marcha medidas de primeros auxilios de salud mental para los empleados, que desempeñan un papel crucial a la hora de ofrecer apoyo a los compañeros en momentos difíciles.

En todo el Grupo se desarrollan prácticas que lo colocan a la cabeza de su sector, y en 2023, Vueling recibió el premio Empresa Xcellens que reconoce todo el trabajo que Vueling ha realizado para promover una cultura genuinamente preventiva y mejorar la calidad de vida de los empleados. Vueling también organiza reuniones trimestrales con el comité de seguridad y salud, compuesto por la dirección de Vueling y los representantes de seguridad designados por los sindicatos.

B.5. Derechos humanos y esclavitud moderna

IAG no tuvo conocimiento de ningún caso de violación de los derechos humanos en todo el Grupo durante 2023, al igual que en 2022. IAG está tomando medidas para prevenir incidentes de esclavitud moderna dentro del Grupo y en sus cadenas de suministro.

La Declaración sobre Esclavitud y Trata de Personas del Grupo IAG describe estas acciones y está disponible en el sitio web de IAG. Esta declaración se realiza en virtud de la sección 54, parte 5 de la Ley de Esclavitud Moderna de Reino Unido de 2015. En cuanto a las políticas asociadas a los derechos humanos, IAG pide a los proveedores que cumplan el Código de Conducta para Proveedores, que prohíbe expresamente el uso de mano de obra infantil y cualquier forma de trabajo esclavo, en régimen de servidumbre, forzado, involuntario en prisión, trata de seres humanos o explotación. Las

cláusulas sobre esclavitud moderna figuran en todos los nuevos contratos con proveedores, así como en las renovaciones de contratos, y exigen el pleno cumplimiento de todas las leyes, estatutos, reglamentos y códigos aplicables contra la esclavitud y la trata de seres humanos.

IAG mantiene su compromiso de tomar medidas rápidas y contundentes si se detecta alguna prueba relacionada con la esclavitud o la trata de seres humanos en nuestra cadena de suministro empresarial.

IAG está tomando medidas para prevenir la trata de personas, pues es un tema de especial preocupación para IAG y el sector de la aviación en general, ya que el Grupo transporta a millones de pasajeros cada año y tiene decenas de miles de proveedores en todo el mundo. Las aerolíneas trabajan 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 tratada

adecuadamente. IAG también apoya la resolución de la IATA de 2018 que denuncia la trata de personas y reafirma el compromiso de abordar este problema y las directrices de la OACI para informar sobre la trata de personas por parte de la tripulación de vuelo y de cabina, 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 la industria y los entes reguladores que proporciona asesoramiento a la OACI ayudando en el desarrollo 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 forman al personal para que reconozca y responda ante las señales de posibles situaciones de trata de seres humanos y proporcionan procedimientos de denuncia cuando se sospecha de algún caso.

Riesgo relacionado: derechos humanos

Descripción del riesgo e impacto potencial	Medidas paliativas
No prevenir los posibles casos de trata de seres humanos a través de las rutas de IAG, perjudicando los esfuerzos para proteger los derechos humanos y las repercusiones jurídicas, sociales y de reputación asociadas.	<ul style="list-style-type: none"> • Declaración actualizada del Grupo sobre la esclavitud y la trata de seres humanos. • Formación para que el personal reconozca las señales de una posible trata de seres humanos, y orientación y procedimientos para informar al respecto. • Véase C.4. Marco de gobierno de la cadena de suministro.
Posibles violaciones de los derechos humanos o de la esclavitud moderna en la cadena de suministro que den lugar a multas, problemas de cumplimiento, impacto social, interrupción de la actividad empresarial o daños a la reputación.	

IAG está trabajando en la creación de una política formal de Derechos Humanos, junto con el Código de Conducta y el Código de Conducta de Proveedores existentes, para consolidar sus actividades en este ámbito.

B.6. Compromiso con la comunidad y apoyo a ONGs

Normas relevantes: GRI 102-13, 201-1

En 2023, IAG recaudó más de 7,4 millones de euros para causas benéficas en todo el Grupo. De esta cantidad, el 36% fueron contribuciones de clientes, el 39% donaciones de la empresa, el 17% contribuciones por parte de los empleados y el 8% fueron donaciones en especie.

Indicador	Indicador GRI	Unidad	frente al año anterior	2023	2022	2021	2020	2019
Recaudación total		Millones de €	14%	7,4	6,5	2,7	4,6	5,7

Las compañías operadoras del Grupo colaboran con diversas organizaciones, entre las que se incluyen:

Disasters Emergency Committee (Reino Unido), Flying Start (Reino Unido), Save the Children (España), Lovaas Foundation (España), Dublin Pride (Irlanda), Special Olympics (Irlanda), Business vs Smog (Polonia), Noble Gift (Polonia), UNICEF (global).

C. Principios de gobierno de la sostenibilidad

C.1. Estrategia de sostenibilidad

La visión de IAG es ser un grupo aéreo líder mundial en sostenibilidad.

Esto significa utilizar su escala, influencia y trayectoria no solo para transformar el negocio, sino para impulsar los cambios en todo el sistema necesarios para crear una industria de la aviación verdaderamente sostenible. IAG se compromete a ofrecer las mejores prácticas en programas, procesos e impactos de sostenibilidad, al tiempo que ejecuta la estrategia del Grupo.

IAG coordina su estrategia medioambiental con las tres prioridades estratégicas generales del Grupo, descritas en la sección Estrategia.

Cuestiones materiales

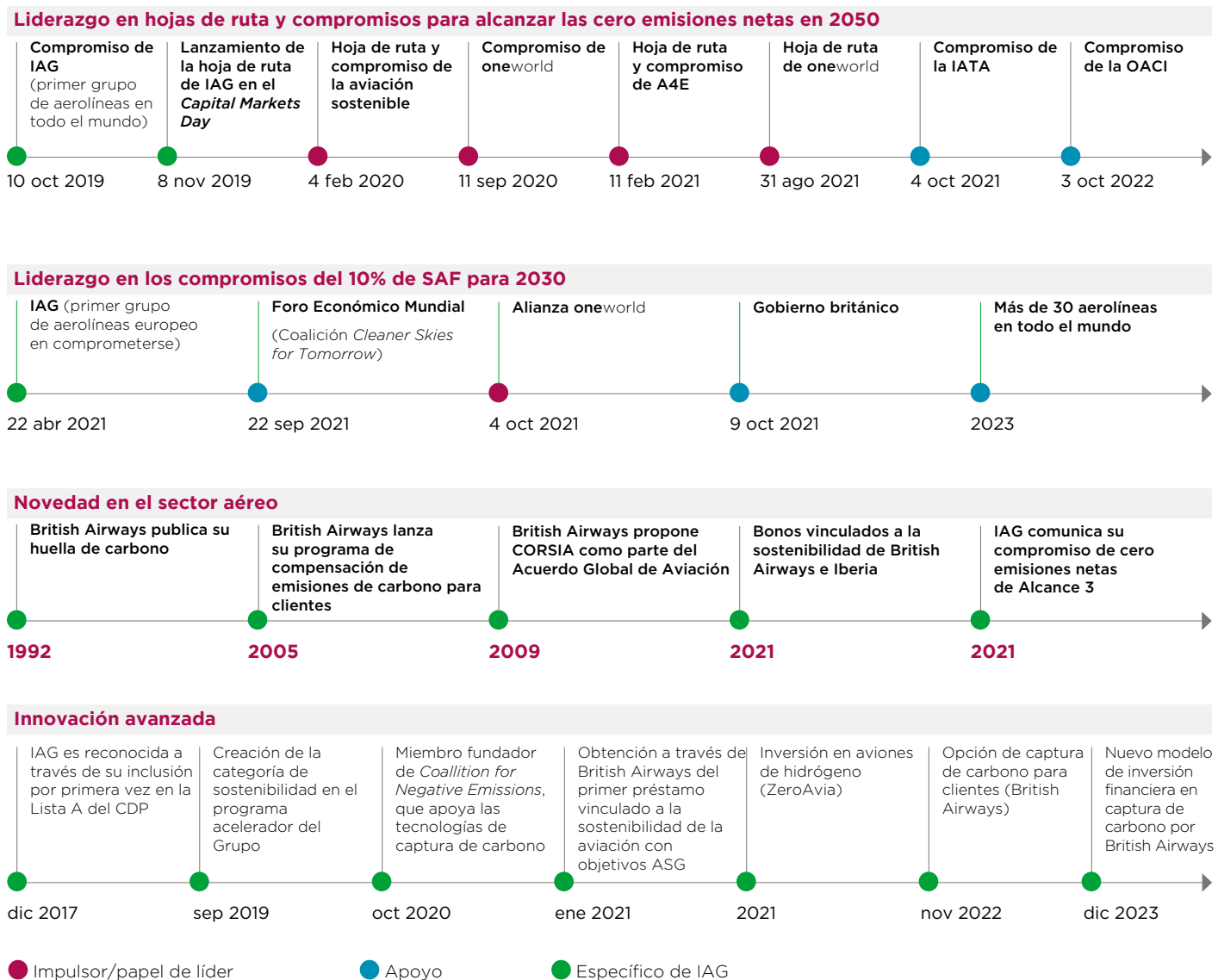
IAG centra su estrategia de sostenibilidad en abordar las cuestiones materiales: aquellas que son más importantes para los principales grupos de interés y que tienen las mayores repercusiones externas.

Para identificar estas cuestiones en un plazo de tres años y hasta 2030, IAG repitió una evaluación de materialidad en 2021 que fue facilitada por un tercero independiente. Entre los grupos de interés externos se encontraban inversores, clientes corporativos, responsables políticos, asociaciones sectoriales, proveedores de combustible, aeropuertos y varias ONG. Entre los grupos de interés internos se encontraban los miembros del Consejo de Administración de IAG, todos los miembros del Comité de Dirección de IAG y los representantes de sostenibilidad de las compañías operadoras. Los resultados sirven de base para la divulgación y la estrategia en curso.

En nuestra evaluación de materialidad de 2021, la lucha contra el cambio climático se identificó como la cuestión más importante a largo plazo. A corto plazo, mientras el Grupo se recupera de la pandemia de COVID-19, la rentabilidad y el diálogo y bienestar de clientes y empleados siguen siendo prioritarios.

IAG no cuenta con disposiciones, objetivos o garantías de riesgo específicos relacionados con cuestiones no materiales como el consumo de agua, la biodiversidad, el consumo de materias primas o la contaminación lumínica. Encontrará más información sobre el agua y la biodiversidad en la sección "Información adicional" del EINF.

IAG realizará una doble evaluación de materialidad cuando repita este análisis en 2024.



Nuestros KPI de sostenibilidad



IAG impulsa el progreso basándose en nueve indicadores estratégicos acordados por el Consejo en 2021.

1 Objetivos claros y ambiciosos en relación con las cuestiones más materiales de IAG

Acción en 2023

Se establecieron los objetivos de carbono para 2025, 2030 y 2050, y se publicó el plan de transición. British Airways e Iberia tienen préstamos vinculados a la sostenibilidad referentes a la eficiencia de carbono para 2025.

2 Integración de la transición con bajas emisiones de carbono en la estrategia empresarial

Acción en 2023

Se incluyeron aspectos de sostenibilidad en los planes de negocio de las compañías operadoras para a un año, a tres años y hasta 2030.

3 Vinculación de los incentivos de la dirección al plan de transición hacia una economía baja en carbono

Acción en 2023

Más de 7.500 altos ejecutivos y directivos tienen el 10% de su incentivo anual vinculado a objetivos anuales de intensidad de carbono.

4 Liderazgo en divulgación de información sobre emisiones de carbono

Acción en 2023

Recibió una clasificación de A- en las evaluaciones climáticas de CDP en 2023, cuarto año consecutivo con una posición de liderazgo.

5 Aceleración del progreso de las tecnologías con bajas emisiones de carbono, incluida la tecnología aeronáutica, los SAF, las compensaciones de carbono y las tecnologías de captura de carbono

Acción en 2023

La sostenibilidad sigue siendo un área de interés dentro del programa acelerador de IAG Hangar 51.

6 Aceleración de la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono

Acción en 2023

British Airways, LanzaJet y Nova Pangaea Technologies firmaron un acuerdo que acelerará el proyecto Speedbird, una iniciativa creada por las empresas en 2021 para la producción de SAF económicos para su uso comercial en Reino Unido.

7 Liderazgo en el sector en innovación y despliegue de SAF, incluida tecnología power-to-liquids

Acción en 2023

A 31 de diciembre de 2023, nuestra inversión total en SAF alcanza los mil millones de dólares, de los cuales un 86% son compromisos a futuro.

Basado en un precio estimado del combustible para aviones de 800 dólares por tonelada métrica y márgenes contratados para la producción de SAF.

8 Refuerzo de los compromisos sociales, como el de diversidad, sostenibilidad y diálogo con los empleados

Acción en 2023

El 36% de puestos de alta dirección están ocupados por mujeres, lo que supone un aumento de 2 puntos porcentuales respecto a 2022.

9 Liderazgo del sector en el diálogo y la defensa de los grupos de interés

Acción en 2023

Se asumieron posturas de liderazgo en múltiples asociaciones sectoriales. Véase A.1.7.

C.2. Marcos de gobierno

Normas relevantes: GRI 102-46/-48

Visión general

IAG cuenta con un sólido marco de gobierno para garantizar decisiones conjuntas y progresistas en materia de sostenibilidad.

Esto también ayuda a garantizar que el diálogo más amplio de los grupos de interés sea coherente con las cuestiones materiales y las prioridades y objetivos medioambientales. Un plan anual de reuniones del Consejo garantiza que los procesos de gobierno de la sostenibilidad se ajusten al marco de información y divulgación del Grupo.

La estructura única 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 abarca cuestiones materiales, indicadores clave de rendimiento y planes de diálogo.

A continuación, se indican los foros aplicables y los niveles de responsabilidad. Los flujos de información entre grupos se tratan en la sección C.6., Gestión de riesgos y principales factores de riesgo, y en la sección Gobierno corporativo.

Consejo de Administración/Comité de Dirección	Frecuencia de las reuniones	Responsabilidad en relación con la sostenibilidad
Consejo	Al menos trimestralmente	Aprueba de la estrategia, las principales inversiones, la gestión de riesgos y los controles, y revisa de los avances en relación con los planes medioambientales y de personal, incluidos los objetivos y metas relacionados con el clima.
Comisión de Seguridad, Medio Ambiente y Responsabilidad Corporativa (SECR) del Consejo de Administración	Al menos trimestralmente	Supervisión específica del programa de sostenibilidad del Grupo y conformidad con las prioridades estratégicas, revisión de los avances respecto a los planes medioambientales y de personal. Proporciona un vínculo entre los comités de dirección de las compañías operadoras y el Consejo de IAG.
Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG	Al menos trimestralmente	Garantiza el cumplimiento de la normativa pertinente y revisa el informe anual, las cuentas y el estado de información no financiera.
Comité de Dirección de IAG	Al menos trimestralmente	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, y los avances con respecto a los planes.
Comité de dirección de la compañía operadora	Al menos trimestralmente	Revisa y cuestiona los programas específicos de la compañía operadora en materia de medioambiente y personal.

Marco de gobierno de la sostenibilidad

Foro	Frecuencia de las reuniones	Responsabilidad en relación con la sostenibilidad
Grupo Directivo de Sostenibilidad de IAG (SSG)	Al menos trimestralmente	Formado por altos representantes de todo el Grupo que supervisan las iniciativas e informes medioambientales y sociales.
Red de sostenibilidad de IAG	Mensualmente	Intercambia novedades e ideas sobre sostenibilidad entre todas las unidades de negocio y más de 30 representantes de sostenibilidad. En 2023, la red de sostenibilidad se reunió 12 veces, incluidos 4 talleres organizados en Reino Unido, España, Irlanda y Polonia. Informa de su labor al Grupo Directivo de Sostenibilidad de IAG (SSG).
Comité de Gobierno de Hangar 51	Al menos dos veces al año	Revisa las nuevas inversiones potenciales para considerar las tecnologías climáticas emergentes y las asociaciones con nuevos proyectos empresariales centrados en la sostenibilidad. Entre sus miembros se encuentran el Director de Estrategia Comercial, el Director Financiero y el Director de Información, Compras, Servicios e Innovación.

Grupos de trabajo en materia de sostenibilidad (lanzados en 2023)

Foro	Frecuencia de las reuniones	Responsabilidad en relación con la sostenibilidad
Grupo de trabajo sobre información y divulgación	Mensualmente	Un grupo de trabajo intragrupo diseñado para supervisar las divulgaciones de sostenibilidad de IAG con respecto a nuestras obligaciones legales. También se debatieron las respuestas a los marcos de evaluación externos.
Grupo de trabajo sobre residuos	Mensualmente	Reunión intragrupo centrada en la estrategia, los proyectos y los avances en materia de residuos.
Grupo de trabajo sobre indicadores clave de sostenibilidad	Mensualmente	Un foro intragrupo para compartir las mejores prácticas y mejorar la información sobre los indicadores clave de rendimiento.

Marco de gobierno de SAF

Foro	Frecuencia de las reuniones	Responsabilidad en relación con la sostenibilidad
Grupo directivo de SAF de IAG	Al menos trimestralmente	Formado por altos representantes de todo el Grupo que supervisan la gestión estratégica de los SAF y aprueban nuevas adquisiciones e inversiones.
Grupo de gestión de SAF de IAG	Mensualmente	Reunión intragrupo centrada en la estrategia, los proyectos y los avances en materia de SAF. Informa al grupo directivo de SAF de IAG.

Responsabilidades de gobierno

Persona	Frecuencia de los informes	Responsabilidad en relación con la sostenibilidad
Consejero Delegado del Grupo	Al menos trimestralmente	Preside el Comité de Dirección de IAG, informa al Consejo y garantiza que las decisiones del Consejo se apliquen en todo el Grupo.
Director de Personas, Asuntos Corporativos y Sostenibilidad del Grupo (CPCASO)	Al menos trimestralmente	Informa de su labor al Consejero Delegado del Grupo. Es miembro del Comité de Dirección de IAG. Preside el SSG y proporciona la aprobación y dirección de los programas del Grupo.
Director de Sostenibilidad de IAG	Periódicamente, según proceda	Informa de su labor al CPCASO de IAG. Preside la red de sostenibilidad
Director de Personas del Grupo	Periódicamente, según proceda	Informa de su labor al CPCASO de IAG.

Marco de gobierno general

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

C.3. Gestión de la plantilla

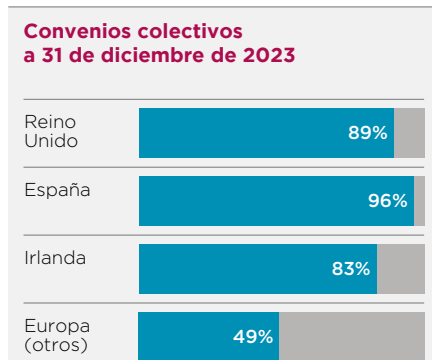
Normas relevantes: GRI 2-30, 404-1, 404-2

Todas las compañías operadoras de IAG se comprometen a crear un entorno de trabajo en el que la seguridad y el bienestar sean primordiales, en el que los empleados reciban un trato justo y una remuneración adecuada, y se sientan motivados y puedan desarrollarse profesionalmente. Creemos que nuestros empleados son fundamentales para el éxito continuado del Grupo.

Políticas y derechos laborales

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. Los empleados han sido dotados de amplias oportunidades de formación y desarrollo, garantizando que estén bien formados sobre temas esenciales 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 los marcos de retribución adecuados a los mercados y funciones locales, de modo que sigan siendo competitivas a la hora de atraer a los mejores talentos. 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 remuneración de los altos directivos de nuestras compañías operadoras, nos hemos centrado principalmente 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 rendimiento. Hemos adoptado un enfoque comedido de la remuneración de los directivos, manteniendo nuestro compromiso con la equidad y la competitividad.



Existen convenios colectivos para el 87% de los trabajadores.

Nuestras compañías operadoras se han centrado en firmar convenios colectivos con los sindicatos para garantizar unos salarios justos, competitivos y sostenibles, proporcionando estabilidad a nuestro negocio y a nuestros empleados en tiempos difíciles.

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 incluye representantes de los distintos países del Espacio Económico Europeo (EEE). Se reúne periódicamente a lo largo del año para ser informado y, en su caso, es consultado sobre asuntos transnacionales que afectan a los empleados de dos o más países del EEE.

Cada compañía operadora sigue centrándose en el diálogo, la escucha y la actuación en función de las opiniones de los empleados. Además de las iniciativas específicas para medir la satisfacción de los empleados, IAG lleva a cabo dos veces al año una encuesta de salud organizativa (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 de personal.

Por último, los miembros del Consejo llevan a cabo visitas de interacción con el personal en todas nuestras compañías operadoras, reuniéndose con una variedad de empleados y ejecutivos en su contexto de trabajo para comprender mejor los retos y oportunidades de los diferentes negocios, los problemas de los empleados y los niveles de interacción. Esto se comparte con el Consejo para ofrecer una perspectiva equilibrada de los puntos de vista de los grupos de interés y apoyar una toma de decisiones más amplia.

Formación y desarrollo

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

Aunque las políticas y los programas de formación se aplican a nivel de compañía operadora, todas las empresas deben 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.



C.4. Gestión de la cadena de suministro

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

Visión general

IAG Global Business Services (IAG GBS) continúa dialogando, apoyando y supervisando a los proveedores para garantizar que todos los productos y servicios suministrados a IAG estén en la senda de las cero emisiones netas para 2050.

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

- Código de Conducta para Proveedores (SCoC)
- Análisis de riesgos y evaluaciones de sostenibilidad independientes
- Auditorías de responsabilidad social corporativa (RSC)
- Integrar la sostenibilidad como norma en el proceso de contratación

¹ El promedio de horas de formación se basa en el total de horas de formación realizadas por plantilla media, prorrateadas al equivalente a tiempo completo (ETC).

Actividades en 2023

El SCoC se sigue compartiendo con los nuevos proveedores como parte del proceso de incorporación. Se pide a los nuevos proveedores que reconozcan 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 los cuestionarios de evaluación de los proveedores con una metodología exhaustiva que abarca el medioambiente, el trabajo y los derechos humanos, la ética y la contratación sostenible.

Esto proporciona a IAG y a sus proveedores una referencia para las mejoras, y los proveedores pueden compartirlas con los clientes y otros grupos de interés, lo que beneficia a la sostenibilidad de la industria en general. Una vez que la evaluación se comparte con IAG GBS, los resultados se revisan para garantizar que el desempeño de los proveedores en materia de sostenibilidad está en sintonía con la visión y la estrategia de IAG. Si la puntuación del desempeño de un proveedor es inferior a 45 (sobre 100), se solicita un Plan de Acción Correctiva (PAC) para su mejora.

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 SCoC y a la legislación en virtud de la Ley de Esclavitud Moderna de Reino Unido, los proveedores están sujetos a auditorías de terceros en virtud de un protocolo laboral y de derechos humanos, como la metodología de Auditoría de Comercio Ético de los Miembros de SEDEX (SMETA). En 2023, se completaron 32 de estas auditorías. Al unirse a SEDEX, IAG espera conocer información sobre las prácticas éticas de sus proveedores, incluidas las auditorías.

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.

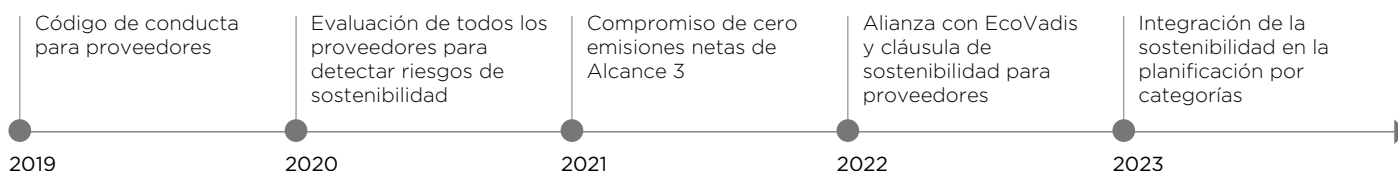
IAG GBS ha integrado los aspectos de sostenibilidad en el funcionamiento diario de la organización y ha incluido objetivos de sostenibilidad en los objetivos de rendimiento de todos los empleados de IAG GBS.

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 implicaciones de las sanciones comerciales emitidas como respuesta a la guerra en Ucrania, así como las medidas a tomar. IAG ha proporcionado a las compañías operadoras apoyo sobre las medidas paliativas que deben adoptarse (por ejemplo, suspensión/bloqueo de pagos). Esto se ha llevado a cabo en coordinación con los Equipos de Cumplimiento.

Creación de un futuro sostenible en 2024

En 2024, IAG GBS trabajará para disponer de evaluaciones EcoVadis que cubran el 90% del gasto total de IAG. Los proveedores de "alto riesgo" según la evaluación de riesgos de SEDEX también serán sometidos a una auditoría SMETA independiente.

Cronología de las actividades de diálogo con la cadena de suministro



Seguimiento de indicadores y avances

	Norma GRI	frente al año anterior	2023	2022	2021	2020	2019
Número total de proveedores		14%	15.998	14.045	13.272	22.947	27.033
Proveedores controlados		14%	15.998	14.045	13.272	22.947	18.369
Proveedores con evaluaciones de conformidad adicionales		(28%)	400	557	1.510	1.818	2.912
Supervisión periódica de los riesgos de los proveedores críticos	308-2, 414-2	(41%)	19	32	34	35	n/a
Auditorías independientes de los CRS		19%	38	32	30	25	28
Número total de informes de EcoVadis		12%	568	561	228	120	nr

Riesgos relacionados: cumplimiento de la sostenibilidad de la cadena de suministro

Descripción del riesgo o de la oportunidad e impacto financiero potencial	Medidas de mitigación
Posible incumplimiento de la normativa en materia de sostenibilidad, derechos humanos o lucha contra el soborno por parte de un proveedor de IAG que dé lugar a sanciones económicas, impactos legales, medioambientales, sociales o sobre la reputación.	<ul style="list-style-type: none"> Procedimientos de IAG GBS mencionados anteriormente, así como integridad, sanciones y el programa de diligencia debida de IAG <i>Know Your Counterparty</i> para proveedores de mayor riesgo. Gobierno interno de la gestión de proveedores para identificar retos y mitigarlos. Selección de proveedores mediante bases de datos de inteligencia empresarial externas que supervisan activamente la situación de los proveedores y señalan los riesgos, incluida la sostenibilidad.

C.5. Gestión de la ética y la integridad

Normas relevantes: GRI 102-16/-17, 205-1/-2/-3

Visión general

Se espera que todos los directivos y empleados actúen con integridad y de acuerdo con las leyes de los países en los que desarrollan su actividad.

El Código de Conducta de IAG, revisado por última vez en 2019 y aprobado por el Consejo, establece las directrices generales que rigen la conducta de todos los ejecutivos y empleados del Grupo en el desempeño de sus funciones en sus relaciones empresariales y profesionales. IAG no utiliza fondos ni recursos de la Compañía para apoyar a ningún partido político o candidato. Periódicamente se llevan a cabo actividades obligatorias de formación y comunicación del Código de Conducta dirigidas a consejeros, empleados y terceros para mantener el conocimiento y la comprensión de los principios que rigen la conducta del Grupo. Este documento está disponible en el sitio web de IAG.

En 2023, se nombró a un nuevo Director de Ética y Cumplimiento del Grupo, con la responsabilidad general de desarrollar, mantener y supervisar la aplicación del programa de cumplimiento de IAG en toda la empresa, que incluye la armonización del programa en las diferentes compañías operadoras y el apoyo a una cultura general de ética y cumplimiento.

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, Navex, donde se pueden plantear preocupaciones 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 Proveedores. 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 jurídicos, de cumplimiento o de recursos humanos. Del mismo modo, se anima 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.

IAG no tolerará ningún tipo de represalia contra las personas que utilicen el canal de denuncia de irregularidades o contribuyan a las investigaciones derivadas de las denuncias al canal de denuncia de irregularidades. Los equipos de cumplimiento clasifican las denuncias recibidas por cada compañía operadora para dirigir las al área más adecuada para su investigación, manteniendo la independencia en este proceso de investigación.

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 informes 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 u otras áreas de cumplimiento.

En 2023, las denuncias se referían a cuestiones de empleo (61%), comportamiento deshonesto/reputación (34%), salud y seguridad (3%) y asuntos reglamentarios (2%). Todas las denuncias fueron objeto de seguimiento e investigación cuando procedía, y se aplicaron medidas cuando se detectaron problemas.

Lucha contra la corrupción y el blanqueo de capitales

IAG y sus compañías operadoras no toleran ninguna forma de soborno o corrupción. Esto queda claro en el Código de Conducta del Grupo y en las políticas de apoyo que están a disposición de todos los ejecutivos y empleados. En el Código de Conducta para Proveedores 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 esperan el Grupo, sus ejecutivos y empleados, incluyendo definiciones y orientaciones sobre soborno, regalos y atenciones, donaciones políticas y benéficas, funcionarios públicos y pagos de agilización, entre otros.

Cada compañía operadora del Grupo tiene un Departamento de Cumplimiento, responsable de gestionar el programa de prevención de sobornos en su negocio. Los equipos de cumplimiento de todo el Grupo se reúnen periódicamente a través

de grupos de trabajo y grupos de dirección, bajo la coordinación del Director de Ética y Cumplimiento del Grupo IAG. Llevan a cabo una revisión anual de los riesgos de soborno a nivel de compañía operadora y de Grupo.

Los principales riesgos de cumplimiento identificados para 2023 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 regalos y atenciones. En 2023, al igual que en 2022, no se identificaron infracciones importantes en materia de cumplimiento normativo. 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 y del Grupo. En 2019 se puso en marcha un módulo de aprendizaje digital 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 cancelación 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.

En 2023, al igual que en 2022, 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.

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 combatir el blanqueo de dinero y otros riesgos de cumplimiento en todo el Grupo.

	frente al año anterior	2023	2022	2021	2020	2019
Empleados que completan el e-learning sobre prevención de sobornos	76%	8.574	4.880	1.404	1.984	7.933
Informes <i>Speak Up</i> (denuncia de irregularidades)	29%	326	252	164	193	nr

C.6. Gestión del riesgo ASG

Normas relevantes: GRI 102-11/-15

Visión general

Los riesgos de la aviación sostenible y los riesgos de la plantilla, la cultura y las relaciones con los empleados se consideran los principales riesgos de IAG.

Estos riesgos se examinan y evalúan con arreglo al marco de ERM (*Enterprise Risk Management*) del Grupo, que se presenta semestralmente a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento y anualmente a la Comisión SECR y al Consejo. Para más detalles sobre este marco, la identificación y evaluación de riesgos y la gestión de riesgos, véase la sección Gestión de riesgos y principales factores de riesgo.

Todos los riesgos principales están vinculados a las prioridades estratégicas del Grupo, entre las que figura la sostenibilidad.

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 del Grupo, y presentados al CPCASO de IAG, al Comité de Dirección de IAG y a la Comisión SECR. Los responsables de los riesgos en áreas específicas de la Sociedad elaboran planes para mitigarlos y las iniciativas acordadas se incluyen en los planes de negocio de las compañías operadoras. Cuando los tratamientos de los riesgos requieren tiempo para su aplicación, se evalúan las mitigaciones 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 riesgo.

Los riesgos relacionados con las personas, la cultura y las relaciones laborales son gestionados por las compañías operadoras del Grupo con la orientación del Grupo, según proceda.

Impacto en las operaciones y la estrategia

Las evaluaciones de los riesgos para la sostenibilidad han generado 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:

- En 2019, IAG diseñó y adoptó la estrategia Flightpath Net Zero, líder del sector, en respuesta a la necesidad de adoptar medidas más ambiciosas contra el cambio climático. El Grupo mantiene su compromiso de cero emisiones netas para 2050 y sigue invirtiendo para cumplir esa estrategia.
- En 2021, IAG estableció un nuevo objetivo de cero emisiones netas para 2050 para las emisiones de Alcance 3, e IAG GBS designó a EcoVadis para ayudar a realizar un seguimiento del desempeño sostenible de los proveedores y mitigar los riesgos de sostenibilidad relacionados con la cadena de suministro.
- En 2022, IAG amplió su compromiso de invertir en el desarrollo, la producción y el suministro de SAF para gestionar los riesgos de la política climática y aprovechar las oportunidades relacionadas con la energía.
- A 31 de diciembre de 2023, la inversión de IAG en producción y suministro de SAF alcanzó los mil millones de dólares, de los cuales un 86% son compromisos a futuro, ya que seguimos ampliando el uso de SAF en nuestras operaciones. Este precio se basa en un precio estimado del combustible para aviones de 800 dólares por tonelada métrica y en los márgenes contratados para la producción de SAF.

IAG se compromete a mitigar los impactos de los riesgos que, en caso de producirse, tienen 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 las consideraciones climáticas en los planes de negocio a tres años y en las previsiones financieras a un año, alineando las actividades con la estrategia Flightpath Net Zero.

IAG también gestiona los riesgos mediante el uso de sistemas de gestión medioambiental acordes con la norma ISO-14001. IEnvA es la adaptación para el sector aéreo de la norma internacional ISO 14001 para sistemas de gestión medioambiental. IEnvA está diseñada específicamente para las compañías aéreas y es totalmente compatible con la Organización Internacional de Normalización (ISO).

Las aerolíneas del Grupo completaron el proceso de certificación de la norma IEnvA en 2023, excepto Vueling, que obtuvo la certificación de Fase 2 en 2022. Tras este ejercicio, tanto British Airways como Aer Lingus obtuvieron la certificación de Fase 2 en 2023. Para obtener más información, consulte la sección A.2.3 "Gestión medioambiental".

En cuanto al importe de las provisiones y garantías para riesgos medioambientales, IAG y sus compañías operadoras no suscriben actualmente ningún seguro específico para cubrir los riesgos medioambientales.

Riesgos relacionados: cumplimiento de la normativa medioambiental

Descripción del riesgo y posibles repercusiones financieras	Medidas de mitigación
Incumplimiento involuntario de los requisitos de conformidad relacionados con la información ASG, las emisiones o la gestión de residuos, u otras cuestiones medioambientales, lo que da lugar a multas y posibles daños a la reputación.	<ul style="list-style-type: none">• Reforzar el marco de gobierno de la sostenibilidad, incluida la revisión de la información anual a través de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.• Marco de gobierno interno, formación y asignación de responsabilidades para el cumplimiento de las obligaciones medioambientales.• Mantener la certificación IEnvA para mejorar los procesos internos de cumplimiento.

C. Principios de gobierno de la sostenibilidad

C.7.1. Informes y gestión de datos

El contenido íntegro de este informe de sostenibilidad se incluye en el Estado de Información no Financiera (EINF) de IAG, que ha sido sometido a una verificación independiente limitada y de conformidad con la norma ISAE3000 (Revisada)¹. IAG trabaja para alcanzar un aseguramiento razonable en 2026. El cumplimiento de marcos y normas específicos se enumera en los epígrafes de las secciones correspondientes.

IAG cumple las normas actuales y nuevas sobre informes de sostenibilidad.

Entre ellas, se incluyen las obligaciones derivadas de la Directiva 2014/95/UE de la UE sobre información no financiera y su transposición en Reino Unido y España, el reglamento de Información Simplificada sobre Energía y Emisiones de Carbono (SECR) del Reino Unido de 2018, el grupo de trabajo sobre Divulgación de Información Financiera relacionada con el Clima (TCFD) y el Reglamento sobre taxonomía de la UE (2020/852).

IAG se ajusta a normas GRI específicas en cumplimiento de la Ley 11/2018 española. En los casos en los que la adecuación a las normas de la GRI no fue posible, se utilizaron y se describieron otras normas congruentes con las directrices del sector de las aerolíneas o los marcos internos.

Los datos de emisiones de los vuelos intraeuropeos también se verifican de forma independiente en los seis meses siguientes al final del año, para cumplir con el RCDE de la Unión Europea y Reino Unido, y para todos los vuelos para el programa CORSIA de la ONU. Cualquier cambio importante en los parámetros clave se incluirá en los futuros informes anuales.

IAG también va más allá de los requisitos de cumplimiento y concuerda voluntariamente los informes de sostenibilidad con el Consejo de Normas Contables de Sostenibilidad (SASB), el Manual de Informes de Aerolíneas de la IATA, las normas GRI para cuestiones materiales y los criterios pertinentes de las agencias externas de calificación ASG. IAG colaboró con la IATA y la GRI para desarrollar el manual de la IATA.

El alcance de los datos de desempeño medioambiental de este informe incluye todas las aerolíneas, filiales y operaciones de carga de IAG sobre las que IAG tiene control operativo. Este es también el alcance de los objetivos de cero emisiones netas. Se han aplicado algunas excepciones para unidades de negocio no significativas en indicadores específicos, que se indican claramente y se justifican.

El alcance de los datos sobre la plantilla y la ética y la integridad incluye todas las compañías operadoras y funciones de apoyo de IAG. Se han aplicado algunas excepciones, que se indican claramente y se justifican.

El alcance de los informes sobre derechos humanos y esclavitud moderna es el mencionado anteriormente e incluye datos de todos los proveedores de la cadena de suministro de IAG.

En los casos concretos en los que no se disponía de datos de todo el año para determinados indicadores, se han aplicado estimaciones basadas en previsiones de negocio y datos de meses anteriores. Existe un marco interno para garantizar la solidez de las estimaciones realizadas. Cualquier reformulación referida al ejercicio anterior se indica junto a los indicadores relevantes, indicando las razones.

C.7.2. Armonización con las normas GRI y SASB

Sección de sostenibilidad	Subsección de sostenibilidad	GRI	SASB
A.1. Planeta: cambio climático	A.1.3. Indicadores y progresos	305-1/2/3/4/5, 301-1, 302-1	TR-AL-110a.1.
	A.1.4. Iniciativas de reducción de emisiones	305-5	TR-AL-110a.2.
	A.1.7. Diálogo con los grupos de interés	102-13/-43/-44	
A.2. Planeta: cuestiones generales	A.2.1. Residuos	306-1/-2/-3 (2020)	
	A.2.2. Ruido y calidad del aire	305-7	
B. Personas y prosperidad	B.2. Indicadores de personal	102-7/8, 401-1, 405-1, 102-41, 404-1, 403-9	TR-AL-310a.1.
	B.6. Diálogo con la comunidad y apoyo a causas benéficas	102-13, 201-1	
C. Principios del marco de gobierno de la sostenibilidad	C.2. Marcos de gobierno	102-46/-48	
	C.3. Gestión del personal	403-4, 408-1, 409-1	
	C.4. Gestión de la cadena de suministro	308-2, 414-2	
	C.5. Ética e integridad	102-16, 102-17, 205-1/-2/-3	
	C.6. Gestión del riesgo ASG	102-11, 102-15	

¹ ISAE3000 es la norma de aseguramiento para auditorías de cumplimiento, sostenibilidad y externalización, emitida por la Federación Internacional de Contables (IFAC).

Una gestión de riesgos ágil que ayude a proteger al Grupo en la ejecución de su plan estratégico



Política y marco de la gestión de riesgos empresariales

El Grupo cuenta con un marco de gestión de riesgos empresariales (ERM) sustentado por una política de ERM, que ha sido actualizada de conformidad con la legislación y el gobierno corporativo españoles y con los requisitos de buen gobierno corporativo del Reino Unido y ha sido aprobada nuevamente por el Consejo en 2023. Este marco establece un proceso y una metodología exhaustivos de gestión de riesgos para garantizar una identificación y evaluación sólidas de los riesgos a los que se enfrenta el Grupo, incluidos los riesgos emergentes. El marco de gestión de riesgos está integrado en todas las actividades del Grupo. Los riesgos empresariales se definen como cualquier riesgo que pueda afectar al plan de negocio estratégico a tres años ("el plan"). Se evalúan y, si su impacto supera un

umbral, se representan en un mapa de riesgos empresariales basado en la probabilidad y el impacto. Se tienen en cuenta los cambios en la velocidad del impacto potencial y la forma en que los riesgos principales influyen entre sí con el fin de ayudar a evaluar dónde pueden tener mayor efecto las principales medidas de atenuación en la reducción del riesgo global para la empresa. También se consideran los riesgos cuando se combinan sucesos en los que podrían darse varios riesgos a la vez. Este proceso está dirigido en todo el Grupo por el Comité de Dirección de IAG, con el apoyo del marco de ERM.

Aunque el Grupo considera los riesgos empresariales que podrían afectar al plan (definido a corto plazo), también tiene en cuenta los riesgos potenciales que podrían afectar a medio plazo, hasta cinco años, y a largo plazo, más allá de cinco años.

Los resultados de los riesgos se cuantifican como el impacto monetario potencial en el plan a lo largo de tres años. Para cada riesgo se consideran los resultados no monetarios que podrían afectar a nuestros clientes, empleados, reputación, objetivos de sostenibilidad o nuestras obligaciones reglamentarias.

Se documentan los controles y atenuaciones clave, incluidos los planes de respuesta correspondientes. Cuando los tratamientos de los riesgos requieren tiempo de aplicación, se evalúan las medidas de atenuación a corto plazo y se debaten y acuerdan los plazos para atenuar los riesgos y la consiguiente aceptación de estos.

Todos los riesgos principales están claramente supervisados por el Comité de Dirección del Grupo y de cada negocio.

Apetito por el riesgo

IAG dispone de un marco de apetito por el riesgo que incluye declaraciones que informan al negocio, cualitativa o cuantitativamente, del apetito del Consejo por determinados riesgos. Cada declaración de apetito por el riesgo se aplica bien a nivel de todo el Grupo, bien a programas, iniciativas o actividades específicas dentro del Grupo.

En el segundo semestre de 2022, el Consejo evaluó su apetito en una serie de prioridades estratégicas críticas para fijar las tolerancias del Grupo para 2023. Este enfoque permite fijar las tolerancias de forma más dinámica a lo largo del periodo del plan y se alinea con la estrategia del Grupo aprobada por el Consejo, que establece el nivel de ambición e inversiones a lo largo del periodo del plan. El ejercicio permitió al Consejo debatir y considerar las compensaciones dentro del plan y asegurarse, así como comprobar que la dirección había establecido la priorización adecuada de las iniciativas para buscar oportunidades y gestionar los riesgos dentro de sus tolerancias definidas. Este marco y las tolerancias se han mantenido a lo largo del año, y el Consejo ha evaluado su apetito en todos los enunciados del marco a finales de año en función de los resultados del Grupo y de la entrega prevista de las prioridades estratégicas e iniciativas del plan de negocio aprobadas por el Consejo.

El Consejo está satisfecho con que el Grupo haya seguido rindiendo y ejecutando iniciativas a lo largo de 2023 según lo previsto para mitigar el riesgo y conforme a lo establecido en sus declaraciones marco y, cuando ha sido necesario adoptar medidas adicionales, el Consejo ha considerado las posibles acciones de mitigación y, cuando ha resultado apropiado o viable, el Grupo ha implementado o confirmado planes para abordar dichos riesgos o asumirlos dentro del nivel de tolerancia al riesgo del Grupo determinado por el Consejo.

En el segundo semestre de 2023, tras la revisión de la estrategia del Consejo, este reevaluó su apetito por las áreas de riesgo clave, teniendo en cuenta los cambios en el entorno de riesgos desde el ejercicio anterior, para el próximo periodo del plan.

La reevaluación y la confirmación periódicas de la propensión al riesgo del Consejo garantizan su relevancia y su continua coincidencia con las prioridades estratégicas del Grupo y le permiten asumir los riesgos adecuados para cumplir el plan.

Riesgos emergentes

Cuando se identifican riesgos emergentes y amenazas a más largo plazo que podrían afectar al Grupo o al sector, estos se gestionan dentro del marco general de riesgos como "bajo vigilancia" hasta que se reevalúa que ya no constituyen una amenaza potencial para la actividad o cuando puede realizarse una evaluación del impacto del riesgo a lo largo del periodo del plan, y pueden aplicarse las mitigaciones adecuadas o el riesgo se convierte en un riesgo principal. También se consideran otros riesgos de alto impacto y baja probabilidad.

Agilidad en la gestión de riesgos

El marco de ERM del Grupo sigue adaptándose y evolucionando a las necesidades de la compañía y de los grupos de interés. Esto permite al Grupo y a sus compañías operadoras responder a los cambios en el entorno de riesgos externos y apoyar el ritmo y la escala de la transformación empresarial, reconociendo el apetito de riesgo del Consejo.

A lo largo del año, la dirección del Grupo ha examinado el panorama macroeconómico y geopolítico para identificar los riesgos emergentes y las implicaciones de los principales riesgos

existentes, así como los cambios en los riesgos de mercado y de competencia, en particular los que podrían afectar a la resiliencia operativa, a nuestras ambiciones de sostenibilidad o a la agenda de transformación, innovación y cambio del Grupo. Al seguir desarrollando la evaluación sobre las interdependencias de los riesgos; utilizando escenarios para cuantificar el impacto de los riesgos bajo diferentes combinaciones e hipótesis; y considerando los riesgos dentro del entorno de riesgos del Grupo que han aumentado o cambiado su naturaleza, ya sea como resultado de factores externos o de decisiones dentro de las actividades del Grupo, su consejo y su dirección están mejor informados y pueden reaccionar con mayor rapidez.

Las nuevas directrices de los reguladores y los inversores se revisan de forma continua y se buscan las buenas prácticas en otras fuentes de gestión de riesgos.

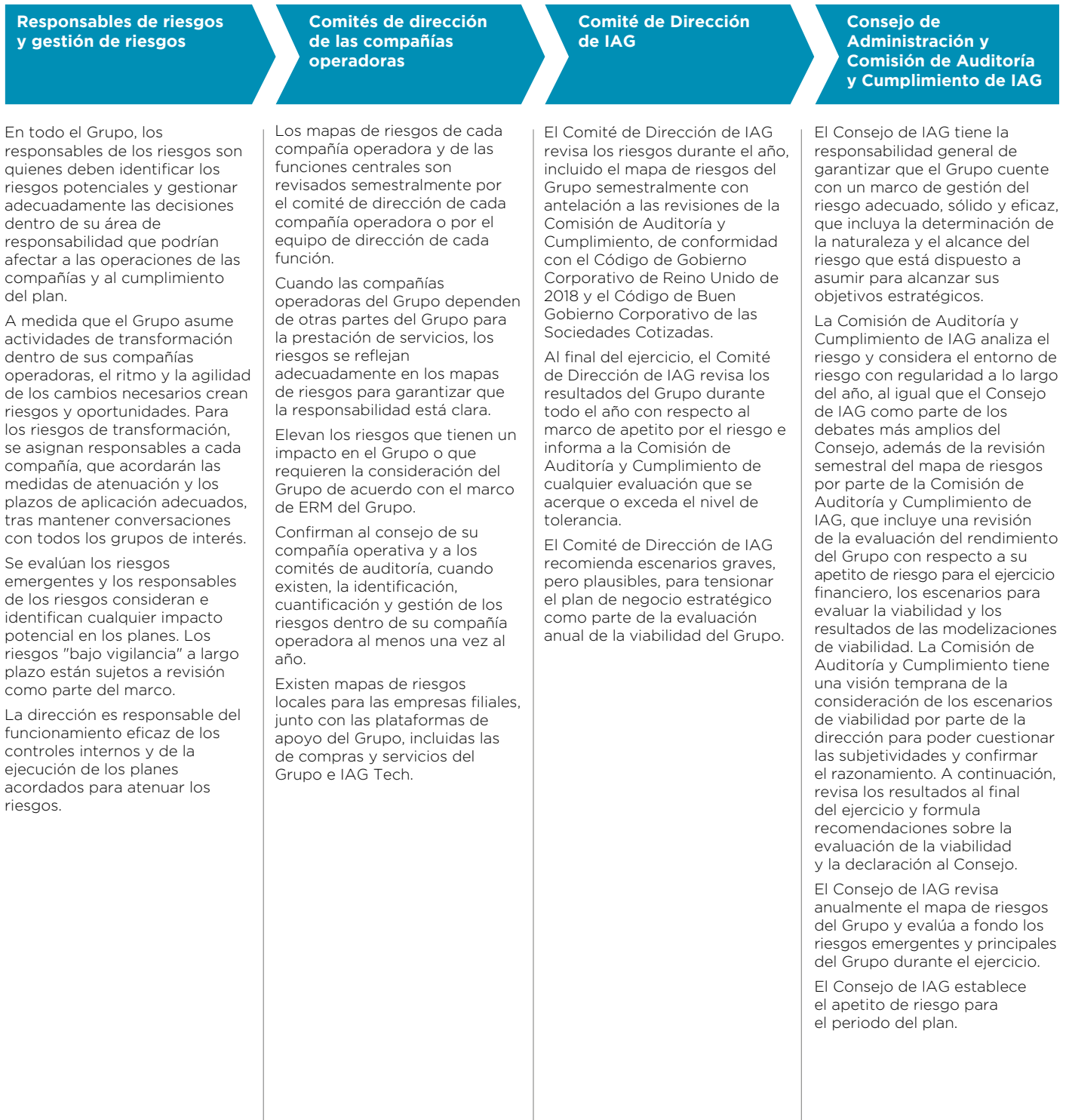
Evaluación de la viabilidad

La evaluación de la viabilidad del Grupo por parte del Consejo se basa directamente en los resultados del marco de ERM. Los detalles completos de nuestro enfoque, los escenarios modelizados y la evaluación de la viabilidad figuran al final del presente informe.

El Consejo de IAG tiene la responsabilidad general de garantizar que el Grupo disponga de un marco de gestión de riesgos adecuado, sólido y eficaz.



Funciones y responsabilidades en la gestión de riesgos



Función de Gestión del Riesgo Empresarial

La función de Gestión del Riesgo Empresarial proporciona apoyo en todo el Grupo para garantizar que los procesos de gestión de riesgos están adecuadamente integrados y se aplican de forma coherente, además de trabajar con la dirección para identificar los riesgos, cuestionar las evaluaciones y fortalecer la cultura del riesgo en todo el Grupo.

La función proporciona orientación sobre la gestión de riesgos y comparte las buenas prácticas en todo el Grupo y sus compañías operadoras, manteniéndolas informadas de cualquier novedad reglamentaria relacionada con los riesgos. La función es responsable de garantizar que el marco de ERM siga siendo ágil y receptivo para satisfacer las necesidades del negocio y de sus grupos de interés.

La función de ERM trabaja con otras funciones de cumplimiento y del Grupo, como Finanzas del Grupo, Asuntos Gubernamentales, Relaciones con los Inversores, Legal, Ética y Cumplimiento, y Sostenibilidad, aprovechando sus marcos y evaluaciones cuando procede. Las evaluaciones de riesgos constituyen una aportación importante al proceso de planificación y ejecución de la auditoría interna.

Resumen del año

El entorno altamente regulado y comercialmente competitivo, junto con la complejidad de funcionamiento de las operaciones, exponen al Grupo a riesgos cuya influencia y capacidad para gestionarlos directamente pueden verse limitadas.

Algunos ejemplos son la disponibilidad de aeronaves y componentes, y el rendimiento y la fiabilidad de los motores, las debilidades fundamentales que siguen existiendo en la capacidad de resiliencia de la cadena de suministro del sector de la aviación; la capacidad de recuperación del control del tráfico aéreo (ATC) y los conflictos laborales de terceros que afectan a las operaciones; y las medidas políticas adoptadas por los gobiernos para abordar el entorno económico o las propuestas políticas que podrían afectar a la capacidad de las aerolíneas del Grupo para fijar la capacidad o los precios.

Otras amenazas externas que siguen acentuándose son: el impacto de la inflación y los tipos de interés en la demanda y la confianza de los clientes; el aumento de los costes en la cadena de suministro y el impacto de la escalada y la persistencia de las tensiones geopolíticas y los conflictos en varias regiones que afectan a nuestros clientes y a las operaciones de vuelo, además de crear más restricciones en el espacio aéreo.

Al evaluar sus principales riesgos, el Grupo ha tenido en cuenta su resiliencia operativa en todos sus negocios, la situación de los mercados financieros, los cambios en la composición de la clientela, el riesgo político y los cambios gubernamentales, incluidas las próximas elecciones, el ritmo de transformación, la adopción de la inteligencia artificial (IA), el panorama de las relaciones laborales del Grupo y el compromiso de las personas y la obtención de talento y experiencia para respaldar las operaciones y llevar a cabo el cambio cultural.

No se han identificado nuevos riesgos principales a través de los debates sobre riesgos celebrados durante el ejercicio. Se ha reconsiderado un riesgo como parte de las revisiones y se ha reformulado como "Transformación, innovación e IA" desde "Transformación y cambio" para reconocer cómo la agenda de cambio del Grupo está respaldada por inversiones que apalancarán la innovación y las herramientas de IA para acelerar la entrega de procesos y herramientas eficientes y centrados en el cliente para dirigir nuestros negocios.

El riesgo en torno a los "terceros fundamentales dentro de la cadena de suministro" se evalúa ahora dentro del riesgo empresarial y operativo, dada la naturaleza de los impactos potenciales a los que se enfrenta el Grupo (anteriormente se había clasificado como riesgo estratégico).

Influencia en los riesgos principales

El nivel relativo de influencia que tiene cada riesgo principal sobre el resto de riesgos principales



Radar de riesgos principales

La probabilidad evaluada de materialización de cada riesgo principal



Clave para la tabla de los principales factores de riesgo

Número de riesgo principal	Imperativos estratégicos	Grupos de interés	Tendencia del riesgo
1	<ul style="list-style-type: none"> Fortalecer nuestro core Impulsar el crecimiento de los beneficios a través de negocios poco intensivos en capital Operar dentro de un marco financiero y de sostenibilidad reforzado 	<ul style="list-style-type: none"> Clientes Empleados Proveedores Accionistas, entidades de crédito y otros grupos de interés financieros Gobiernos y organismos reguladores 	<ul style="list-style-type: none"> ↑ Aumento = Estable ↓ Descenso

Los principales factores de riesgo

Riesgo principal	Imperativo estratégico	Impacto en los grupos de interés	Tendencia del riesgo 2023	2022	Escenario de viabilidad
Estratégicos					
1 Confianza de los clientes en la marca Director de Estrategia Comercial/consejeros delegados de las compañías operadoras			↑	=	2 3 4
2 Panorama de la competencia Director de Estrategia Comercial			=	=	1
3 Entorno económico, político y regulatorio Director de Estrategia Comercial			↑	=	1
4 Aviación sostenible Directora de Personal, Asuntos Corporativos y Sostenibilidad			↑	↑	1 2 4
Comerciales y operativos					
5 Terceros fundamentales dentro de la cadena de suministro Director de Información, Compras, Servicios e Innovación			↑	↑	2
6 Ciberataques y seguridad de los datos Director de Información, Compras, Servicios e Innovación/consejeros delegados de las compañías operadoras			↑	=	3
7 Sistemas e infraestructuras de TI Director de Información, Compras, Servicios e Innovación/ consejeros delegados de las compañías operadoras			=	=	3
8 Resiliencia operativa Director de Información, Compras, Servicios e Innovación/consejeros delegados de las compañías operadoras			↑	↑	1 2 3
9 Personal, cultura y relaciones laborales Directora de Personal, Asuntos Corporativos y Sostenibilidad/consejeros delegados de las compañías operadoras			=	=	2
10 Incidente de seguridad o de protección Consejeros delegados de las compañías operadoras			=	=	
11 Transformación, innovación e IA Director de Información, Compras, Servicios e Innovación/Director de Transformación y Desarrollo Corporativo			=	=	4
Riesgo financiero, incluido el riesgo fiscal					
12 Financiación de la deuda Director Financiero			↓	=	1
13 Riesgo financiero y de tesorería Director Financiero			=	=	1
14 Impuestos Director Financiero			↑	=	
Regulatorios y de cumplimiento					
15 Estructura de gobierno del Grupo Directora de Asesoría Jurídica			=	=	
16 Incumplimiento de leyes y reglamentos clave Directora de Asesoría Jurídica			=	=	

Registro de riesgos principales

A continuación, se exponen las previsiones y orientaciones sobre los principales riesgos que pueden amenazar el modelo de negocio, los resultados futuros, la solvencia y la liquidez del Grupo.

Los riesgos se clasifican en cuatro categorías: estratégicos, comerciales y operativos, financieros (incluidos fiscales y de tesorería) y de cumplimiento y regulatorios.

Cuando concurren circunstancias particulares que aumentan la probabilidad de que el riesgo se materialice, dichas circunstancias se describen a continuación. También se exponen otras medidas empresariales clave aplicadas por la dirección.

La lista no pretende ser exhaustiva, pero refleja los riesgos que el Consejo y el Comité de Dirección de IAG consideran más probables de tener un impacto significativo en el Grupo durante el periodo del plan.

Estratégicos

1 Confianza de los clientes en la marca Director de Estrategia Comercial Consejeros delegados de compañías operadoras	Grupos de interés involucrados	Imperativo estratégico	Tendencia del riesgo		Escenario de viabilidad
			2023	2022	
Relevancia estratégica	Estado				
<ul style="list-style-type: none"> Las marcas del Grupo se posicionan en sus respectivos mercados para satisfacer las propuestas para el cliente y aportar valor comercial. Cualquier cambio en el compromiso o en las preferencias de viaje podría afectar a los resultados financieros del Grupo. IAG seguirá centrándose en sus propuestas para el cliente con el fin de garantizar la competitividad en los espacios prioritarios de demanda de los clientes que haya elegido y asegurarse de que se adapta para satisfacer las cambiantes expectativas de los clientes. El Grupo tiene claras las palancas clave para mejorar la percepción de la marca y la satisfacción de cada una de las marcas de las compañías que opera. 	<p>La capacidad del Grupo para atraer y asegurar reservas y generar ingresos depende de la percepción y la afinidad de los clientes con las marcas de las aerolíneas del Grupo y su reputación asociada de servicio y valor para el cliente. Las marcas de las aerolíneas del Grupo son, y seguirán siendo, vulnerables a la publicidad adversa sobre acontecimientos que afecten al servicio y a las operaciones. La resiliencia operativa y la satisfacción de los clientes refuerzan su confianza. La fiabilidad, incluida la puntualidad, el suministro de servicios y productos, son elementos clave del valor de la marca y de la experiencia de cada cliente. Las inversiones en cabina y en propuestas de servicio contribuyen a que nuestros clientes elijan las aerolíneas del Grupo para realizar sus viajes.</p> <p>El Grupo sigue mejorando su capacidad para gestionar las interrupciones en el servicio, dado el alcance de las interrupciones externas debidas a problemas de ATC y de resiliencia de terceros, en particular sobre la fiabilidad de los motores. IAG sigue centrándose en el fortalecimiento de su orientación al cliente y todas las aerolíneas del Grupo continúan apoyando a los clientes ante cualquier interrupción en el servicio incluyendo la adaptación de los horarios cuando es necesario. El Grupo sigue garantizando que sus compañías operadoras continúen adaptando y enfocando sus modelos de negocio, productos y propuestas para el cliente satisfacer las cambiantes expectativas y necesidades de los clientes (incluidos aquellos con necesidades adicionales). El sentimiento de los clientes hacia los viajes y sus expectativas cuando viajan son intrínsecos a la salud de la marca. La resiliencia y el compromiso de nuestro personal como embajadores del servicio al cliente para ofrecer un servicio excelente son fundamentales para conservar la confianza de los clientes en la marca.</p>				
Descripción de los riesgos	Atenuantes				
<ul style="list-style-type: none"> La erosión de la marca y de la confianza de los clientes por un mal servicio al cliente o la falta de fiabilidad en las operaciones puede tener efectos adversos en la posición de liderazgo del Grupo ante los clientes y, en última instancia, afectar a los ingresos y la rentabilidad futuros. Si el Grupo no es capaz de satisfacer las expectativas de sus clientes y no se compromete eficazmente a mantener su vinculación emocional, puede sufrir la erosión de su marca y perder cuota de mercado. El incumplimiento de las expectativas de los clientes en materia de sostenibilidad y el impacto del Grupo en los grupos de interés y en la sociedad podrían afectar al Grupo y a sus marcas. 	<ul style="list-style-type: none"> Todas las aerolíneas de IAG se tienen en cuenta en la revisión de la cartera de marcas. Se han identificado las iniciativas de marca de cada compañía operadora y se han alineado con el plan de negocio del Grupo. Las inversiones en productos para mejorar la experiencia del cliente respaldan las propuestas de marca y están previstas en el plan. Todas las aerolíneas hacen un seguimiento e informan a IAG sobre su OTP y su <i>Net Promoter Score</i> (NPS) y miden la satisfacción de sus clientes. Se llevan a cabo revisiones de la resiliencia, de los niveles de dotación de recursos y de la operatividad del programa. Se aplican mejores herramientas de gestión de interrupciones en el servicio en las aerolíneas para que los clientes puedan gestionar sus preferencias de viaje. Se adopta un mayor énfasis en el recorrido integral del cliente, desde la búsqueda del vuelo hasta la llegada y la recogida del equipaje. La estrategia global de fidelización del Grupo fomenta la lealtad de los clientes con las aerolíneas de IAG. El Grupo se centra en la sostenibilidad y la aviación sostenible, incluida la estrategia climática de IAG para alcanzar el objetivo de neutralidad en emisiones de carbono en 2050. Se siguen sólidos procesos de cartera para determinar las inversiones adecuadas en todo el Grupo. Se presta una mayor atención a las opiniones de los clientes y de manera más proactiva. 				

Estratégicos

2 Panorama de la competencia Director de Estrategia Comercial

Grupos de interés involucrados	Imperativo estratégico	Tendencia del riesgo		Escenario de viabilidad
		2023	2022	
		=	=	1

Relevancia estratégica

Estado

- Los mercados en los que opera el Grupo son muy competitivos. El Grupo se enfrenta a la competencia directa en sus rutas, así como de vuelos indirectos, servicios chárter y otros modos de transporte. Algunos competidores cuentan con otras ventajas competitivas, como ayudas públicas o prestaciones derivadas de la protección contra la insolvencia.
- La normativa del sector de las aerolíneas abarca muchas de las actividades del Grupo, incluidos los derechos de vuelo de las rutas, los derechos de aterrizaje en aeropuertos, las tasas aéreas, la seguridad y los controles medioambientales. La capacidad del Grupo para cumplir la normativa e influir en sus cambios es clave para mantener los resultados operativos y financieros.

El entorno de la demanda en el ejercicio ha visto cómo se recuperaba la capacidad en el mercado, con algunos mercados superando los niveles previos a la pandemia. Se siguen evaluando los efectos distorsionadores de la política gubernamental o los impuestos específicos de la aviación u otras medidas regionales o específicas de cada país sobre el panorama competitivo. El Grupo está invirtiendo en nueva flota y productos para mantener la competitividad en los mercados en los que operan sus aerolíneas.

IAG apoya el uso del sistema de directrices sobre *slots* en aeropuertos de todo el mundo, formulado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), que fomenta la competencia pero también aboga por redes viables y consolidadas. El Grupo respondió a las consultas pertinentes para informar a los reguladores y proponer una normativa equilibrada y evitar la introducción de normas adicionales que obstaculicen la competitividad del sector.

En febrero de 2023, IAG acordó la adquisición del 80% restante de Air Europa, sujeta a las autorizaciones pertinentes.

El Grupo sigue consultando y manteniendo informados a los distintos grupos de interés sobre las repercusiones de las políticas de los gobiernos en la aviación o la asimetría de las políticas, como los aumentos del impuesto sobre los pasajeros aéreos (APD) o las políticas distorsionadoras sobre las compensaciones de carbono.

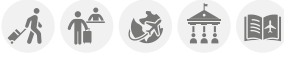


Descripción de los riesgos

Atenuantes

- Un crecimiento de su capacidad superior al de la demanda podría afectar significativamente a los márgenes.
- Cualquier fallo de un negocio conjunto o de un socio comercial conjunto podría afectar negativamente al funcionamiento del negocio de las aerolíneas del Grupo y a sus resultados financieros.
- Algunos de los mercados en los que opera el Grupo siguen estando regulados por los gobiernos, que en algunos casos controlan la capacidad o restringen la entrada en el mercado. Los cambios en tales restricciones pueden repercutir negativamente en los márgenes.
- Los cambios normativos o de políticas pueden crear distorsiones de la competencia que afecten a las compañías aéreas del Grupo y a su competitividad o modelo de negocio.

- El Comité de Dirección de IAG se reúne semanalmente y asume revisiones periódicas específicas de cada compañía operadora.
- El Consejo debate la estrategia a lo largo del año y dedica dos días al año a realizar una revisión detallada de los planes estratégicos del Grupo.
- La función de Estrategia del Grupo apoya al Comité de Dirección de IAG identificando dónde pueden dedicarse recursos para aprovechar las oportunidades y acelerar el cambio.
- Los departamentos y sistemas de gestión de ingresos de las aerolíneas optimizan la cuota de mercado y el *yield* mediante la fijación de precios y la gestión del inventario de las plazas.
- El Grupo mantiene un riguroso control de costes e inversiones específicas para seguir siendo competitivo.
- La función de Compras del Grupo revisa todos los contratos críticos.
- Las aerolíneas del Grupo se centran en el cliente y la resiliencia operativa.
- La cartera de marcas aporta flexibilidad, ya que la capacidad puede desplegarse en un plazo breve en función de las necesidades.
- El Comité de Dirección de IAG revisa periódicamente la cuota de mercado y los resultados comerciales de los acuerdos de negocio conjunto.
- Las compañías aéreas del Grupo revisan sus relaciones con sus socios comerciales, con el apoyo, en su caso, de la función de estrategia del Grupo.
- La función de Asuntos Gubernamentales del Grupo supervisa las iniciativas gubernamentales, representa los intereses del Grupo, prevé los cambios probables de las leyes y normativas pertinentes y responde a las consultas sobre cambios normativos o políticas que podrían afectar al sector de la aviación o crear distorsiones de la competencia.

Estratégicos

3 Entorno económico, político y regulatorio Director de Estrategia Comercial	Grupos de interés involucrados	Imperativo estratégico	Tendencia del riesgo		Escenario de viabilidad
			2023	2022	
Relevancia estratégica	Estado				
<p>IAG sigue siendo sensible a las condiciones políticas y económicas de los mercados en todo el mundo, especialmente en nuestros mercados <i>hub</i>. Los cambios políticos y económicos pueden influir en todo lo siguiente</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demanda de viajes de ocio y negocios • Inflación y su repercusión en la base de costes • Acceso a mercados para rutas nuevas o existentes • Aumento de los niveles y costes de la normativa • Suministro de productos • Disponibilidad de servicios o recursos • Capacidad para volar en operaciones programadas • La fijación de precios y la fijación de precios sobre los productos complementarios. 	<p>El impacto económico de los eventos geopolíticos que se produjeron después de la crisis energética del invierno pasado, el aumento de los costes salariales y por las materias primas y la subida de los tipos de interés siguen ensombreciendo las perspectivas económicas. El Grupo examina de cerca el impacto de la inflación salarial y de los proveedores en los márgenes y en la demanda de los clientes.</p> <p>La reapertura de China a principios de 2023 y la eliminación de las restricciones restantes en otros países, tras la pandemia, han simplificado las operaciones y la experiencia del cliente en los aeropuertos. Sin embargo, los conflictos y guerras actuales y el aumento de las tensiones en Oriente Medio incrementan aún más las restricciones del espacio aéreo y la congestión de los flujos hacia Asia.</p> <p>Se están supervisando tendencias macroeconómicas más amplias, como una potencial recesión económica y el tono del diálogo entre EE.UU., Rusia, China y la UE y el Reino Unido, que pueden influir en los mercados y dar lugar a la imposición de políticas o aranceles incongruentes. También se sigue de cerca la tendencia al aumento del nacionalismo y su posible impacto en el Grupo. Recientemente se han producido perturbaciones en la cadena de suministro de muchos mercados, y se estudia el nivel de perturbaciones y su impacto potencial en todo el Grupo. El Grupo también tiene en cuenta los cambios de gobierno en los principales mercados y las implicaciones para el comercio, la respectiva salud económica y la forma en que los gobiernos ven el sector de la aviación, con elecciones previstas en el Reino Unido, Irlanda y EE.UU. durante el próximo año.</p> <p>A lo largo del año se supervisa el desarrollo de las relaciones internacionales significativas, cuando afectan a acuerdos de servicios aéreos de los que son parte la UE o el Reino Unido, y se defienden las posiciones del Grupo ante las administraciones nacionales. Las recientes propuestas de las administraciones de fijar precios mínimos o máximos, incluido el alcance de los servicios complementarios que las aerolíneas pueden cobrar a sus clientes, pueden afectar a la capacidad de fijar libremente los precios, vender servicios complementarios para satisfacer las necesidades de los clientes o fijar la capacidad.</p> <p>IAG ha trabajado con asociaciones sectoriales, IATA y administraciones públicas para defender la importancia de la aviación para el comercio internacional y la conectividad de los clientes, así como el valor que aporta.</p> <p>Cualquier otra tendencia macroeconómica o requisito potencial derivado del Brexit es objeto de supervisión por parte de la función de Asuntos Gubernamentales de IAG.</p>				
Descripción de los riesgos	Atenuantes				
<ul style="list-style-type: none"> • El deterioro económico o un cambio estructural en un mercado doméstico, en un segmento de clientes clave o en la economía mundial pueden tener un impacto material en la posición financiera del Grupo, mientras que los tipos de cambio, los precios del combustible y los tipos de interés crean volatilidad. • No planificar adecuadamente y no de ser capaz de responder a la incertidumbre derivada de eventos geopolíticos, del mercado o de problemas relacionados con la salud repercute en las operaciones, costes y clientes del Grupo. • Los cambios de los gobiernos pueden provocar un cambio en la actitud hacia la aviación y el acceso a los mercados. • La asimetría de las políticas de los gobiernos que afecta a un mercado doméstico podría aumentar la carga normativa y el coste para nuestros pasajeros. 	<ul style="list-style-type: none"> • El Consejo de Administración y el Comité de Dirección de IAG revisan las perspectivas financieras y los resultados empresariales del Grupo a través de los resultados mensuales de actividad, el proceso de planificación financiera y el proceso trimestral de previsiones. • Se llevan a cabo revisiones para evaluar e impulsar los resultados financieros del Grupo mediante la gestión de la capacidad, junto con medidas adecuadas de control de costes, incluido el equilibrio entre costes fijos y variables, la gestión de los gastos de capital y las acciones para mejorar la liquidez. • Las perspectivas económicas externas, los precios de los combustibles y los tipos de cambio se tienen muy en cuenta a la hora de desarrollar la estrategia y los planes, y se revisan periódicamente por el Consejo y el Comité de Dirección de IAG como parte de la supervisión de los resultados del negocio. • La función de Asuntos Gubernamentales del Grupo supervisa las iniciativas de las administraciones públicas, representa los intereses del Grupo y ofrece al Grupo y a sus compañías operadoras una visión anticipada de los cambios probables en la legislación y normativas. • El Grupo colabora con sus reguladores, las administraciones públicas y otros representantes políticos y asociaciones sectoriales para ayudar a representar las opiniones y aportaciones del Grupo y de la aviación a la sociedad y la economía. • Las aerolíneas del Grupo han hecho mayor énfasis en la mejora de las herramientas de gestión de interrupciones del servicio dentro de las aerolíneas para aumentar la resiliencia operativa a las restricciones; por ejemplo, las limitaciones de capacidad en los aeropuertos o las medidas sanitarias. 				

Estratégicos

4

Aviación sostenible

Directora de Personal, Asuntos Corporativos y Sostenibilidad

Grupos de interés involucrados	Imperativo estratégico	Tendencia del riesgo		Escenario de viabilidad
		2023	2022	
		↑	↑	1 2 4

Relevancia estratégica

Estado

- IAG desempeña un papel de liderazgo y colabora con el sector para acelerar la descarbonización de la aviación. Esto significa que las consideraciones medioambientales están integradas en la estrategia empresarial a todos los niveles y que el Grupo utiliza su influencia para impulsar el progreso en todo el sector.
- Nuestros grupos de interés e inversores potenciales buscan confirmación sobre nuestra agenda de sostenibilidad y pueden vincular sus decisiones de compra, inversión o préstamo a nuestros compromisos y avances con respecto a ellos.
- Nuestros clientes buscan que nuestras aerolíneas les permitan minimizar su huella de carbono.

IAG se ha comprometido a alcanzar el objetivo de neutralidad en emisiones de carbono en todas sus operaciones y cadena de suministro para 2050, junto con otros objetivos para 2030. La función de Compras desempeñará un papel clave a la hora de garantizar el cumplimiento del compromiso de Alcance 3 para el Grupo, con calificaciones de sostenibilidad de los proveedores y cláusulas de sostenibilidad en los contratos de proveedores, consideraciones clave para las futuras negociaciones y renovaciones de contratos. IAG también se ha comprometido a utilizar un promedio del 10% de combustibles sostenibles de aviación (SAF) en toda su flota para 2030.

Los planes aplicados por los gobiernos de la UE, Reino Unido y EE.UU. para descarbonizar la aviación han provocado la fragmentación de las medidas políticas y el apoyo ofrecido por las administraciones públicas a las iniciativas ecológicas en las distintas regiones en las que operan las aerolíneas del Grupo. Las infraestructuras y la disponibilidad de SAF van a la zaga de la demanda, lo que afecta a la capacidad de cumplir los compromisos de reducción de carbono del sector de la aviación. Los mandatos y otros indicadores fiscales pueden afectar de forma desproporcionada a las aerolíneas del Grupo frente a sus competidoras. Todas las aerolíneas del Grupo han suscrito nuevos acuerdos para la producción de SAF con el fin de cumplir los objetivos del Grupo en la senda de la descarbonización. Los requisitos generales del sector de la aviación requerirán inversiones en infraestructuras en todos los mercados para apoyar la producción de SAF y satisfacer las expectativas de la demanda.

El Grupo sigue modelizando las posibles repercusiones y costes, incluida la supresión de la exención fiscal del combustible de aviación, con planes de atenuación integrados en la planificación estratégica y financiera.

IAG es pionera en adoptar las directrices del Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera relacionada con el Clima (TCFD) para el análisis de escenarios relacionados con el clima y las evaluaciones de riesgos específicos de este tema. El Grupo prosigue con su evaluación de los riesgos relacionados con el clima, poniendo a prueba y revisando las hipótesis sobre las previsiones actualizadas de crecimiento futuro del negocio y el contexto normativo y el precio futuro del carbono. El Grupo también ha integrado la previsión de sus repercusiones climáticas en sus procesos de planificación estratégica, comercial y financiera, y ha evaluado su resiliencia a los impactos materiales relacionados con el clima.

Descripción de los riesgos

Atenuantes

- La creciente preocupación mundial por el cambio climático y el impacto del carbono afecta a los resultados de las aerolíneas del Grupo, ya que los clientes buscan métodos alternativos de transporte o reducen sus niveles de viajes.
- Los nuevos impuestos, la posible supresión de las exenciones del combustible de aviación y el aumento del precio de los derechos de emisión de carbono repercuten en el precio y la demanda. Los clientes pueden optar por reducir la cantidad de vuelos que realizan.
- El sector de las aerolíneas está sometido a un aumento de los requisitos normativos y de la asimetría de las políticas, lo que genera costes, distorsiones y complejidad de funcionamiento, así como la posibilidad de que los resultados no sean óptimos para el planeta.
- La demanda supera la oferta para cumplir los mandatos de sostenibilidad de los combustibles o la infraestructura y la producción no están disponibles en los mercados en los que operan las aerolíneas del Grupo.
- La fragmentación de las políticas de SAF da lugar a diferentes derechos de emisión en los distintos mercados, distorsionando el entorno competitivo y los niveles de costes del carbono.
- La creciente gravedad de los fenómenos meteorológicos provoca interrupciones en el servicios y en los clientes.

- Se aplica la estrategia climática de IAG para alcanzar el objetivo de neutralidad en emisiones de carbono en 2050.
- Los planes anuales de incentivos vinculan las primas de los directivos a objetivos anuales de intensidad de carbono.
- Todas las aerolíneas del Grupo disponen de plataformas para que los clientes contribuyan a atenuar las emisiones de sus vuelos a lo largo del tiempo, incluida la contribución a SAF o a proyectos que eliminan carbono de la atmósfera.
- Se integra el impacto climático en los estados financieros, el balance, las previsiones financieras y otros datos de relevancia.
- Las inversiones de IAG en SAF; en este sentido, las compañías operadoras siguen consiguiendo acuerdos de suministro a medio y largo plazo.
- IAG supervisa activamente la entrega de los SAF adquiridos.
- El plan de sustitución de la flota consiste en introducir en la flota aviones más eficientes desde el punto de vista de las emisiones de carbono.
- Se informa sobre los resultados de sostenibilidad en la cadena de suministro de IAG para atenuar mejor los riesgos de sostenibilidad relacionados con la cadena de suministro.
- Se ha puesto en marcha la asociación con ZeroAvia para explorar la tecnología de los aviones de hidrógeno.
- IAG participa en CORSIA, el programa mundial de compensación de emisiones de carbono de la aviación de la OACI, y en los regímenes de comercio de derechos de emisión (ETS) de la UE y el Reino Unido.
- IAG explora posibles socios y tecnología.
- Diálogos dentro de las asociaciones sectoriales del Reino Unido, la UE y el resto del mundo para dar forma a una política climática eficaz e impulsar el apoyo a soluciones con bajas emisiones de carbono.



Véase la sección de riesgos y oportunidades para la sostenibilidad

Comerciales y operativos

<div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 5px;"> 5 Terceros fundamentales dentro de la cadena de suministro Director de Información, Compras, Servicios e Innovación </div>		Grupos de interés involucrados	Imperativo estratégico	Tendencia del riesgo		Escenario de viabilidad
				2023	2022	
Relevancia estratégica	Estado					
<ul style="list-style-type: none"> Cualquier prestación de servicios o activo no óptimo suministrado por un proveedor crítico puede repercutir en el funcionamiento operativo y financiero de las aerolíneas del Grupo, así como traducirse en interrupciones del servicio para nuestros clientes y afectar a nuestra marca y reputación. Las decisiones sobre infraestructuras o los cambios de política de las administraciones públicas, los reguladores u otros organismos podrían afectar a las operaciones, pero están fuera del control del Grupo. Las pistas del aeropuerto de Londres Heathrow están al límite de su capacidad. Un aumento incontrolado de los costes previstos para la ampliación de un <i>hub</i> aeroportuario, en particular el de Londres Heathrow, podría traducirse en un aumento de las tasas de aterrizaje, lo que restaría competitividad al aeropuerto frente a otros <i>hubs</i> europeos. Las tasas aeroportuarias representan un coste de funcionamiento importante para las compañías aéreas y repercuten en las operaciones. Las presiones inflacionarias sobre los costes dentro de la cadena de suministro pueden incrementar el coste de los viajes. 	<p>El sector de la aviación sigue viéndose afectado por las perturbaciones de las cadenas de suministro globales, que han repercutido en las entregas de aviones, la disponibilidad y fiabilidad de motores y componentes, la disponibilidad de recursos o la amenaza de huelgas de empleados en terceros fundamentales y servicios aeroportuarios, el nivel de resistencia de los aeropuertos, en particular el de Londres Heathrow, y la capacidad y restricciones de los servicios nacionales de control del tráfico aéreo. En agosto, un fallo en los servicios nacionales de control del tráfico aéreo de Reino Unido afectó a las operaciones de vuelo en todo el país.</p> <p>El Grupo evalúa de forma proactiva sus calendarios de funcionamiento y sigue trabajando con todos los proveedores críticos para identificar cualquier posible perturbación en sus cadenas de suministro, ya sea por escasez de recursos disponibles, huelgas o retrasos en la producción, que podrían afectar a la disponibilidad de nueva flota, motores o bienes o servicios esenciales. Los retrasos en la entrega de nuevos aviones y motores de repuesto, así como los problemas de rendimiento técnico que requieren un mantenimiento adicional, siguen afectando a las operaciones y a los plazos de entrega de los aviones. Esto ha provocado un aumento de los costes para conseguir dichos servicios. Se ha prestado especial atención a los proveedores clave, dado el entorno inflacionista que afecta a los salarios y a los costes de los bienes, para comprender cualquier impacto en la continuidad de la actividad o de las operaciones y, en la medida de lo posible, identificar a otros proveedores adecuados. La fiabilidad y los resultados de los motores GTF han tenido un impacto en el Grupo, que se ha atenuado con la sustitución de aviones y la asistencia técnica del fabricante de motores.</p> <p>Muchos elementos de la cadena de suministro quedan fuera de la capacidad del Grupo para gestionarlos directamente, incluidas las entregas de aviones y la disponibilidad de los componentes, el rendimiento de los aeropuertos y la resiliencia de los servicios nacionales de control del tráfico aéreo.</p> <p>El Grupo sigue consultando a los grupos de interés y ampliando la concienciación sobre los efectos negativos de las incidencias en el control del tráfico aéreo por restricciones del espacio aéreo y los problemas de rendimiento en el sector de la aviación y las economías de toda Europa, en particular con la recuperación de la capacidad y el cierre continuado del espacio aéreo debido a eventos geopolíticos. El Grupo depende de la provisión de infraestructuras aeroportuarias y de la entrega a tiempo de las instalaciones adecuadas. El Grupo sigue oponiéndose a los incrementos desproporcionados de las tasas aeroportuarias, especialmente en Londres Heathrow.</p>					
Descripción de los riesgos	Atenuantes					
<ul style="list-style-type: none"> IAG depende de la incorporación puntual de nuevos aviones y del rendimiento de los motores de las aeronaves para mejorar la eficiencia operativa y la resiliencia y cumplir los compromisos del programa de sostenibilidad del Grupo. IAG depende de la entrega a tiempo y dentro del presupuesto de los cambios en las infraestructuras, especialmente en los aeropuertos clave. IAG depende de la resiliencia en el funcionamiento de los servicios ATC para garantizar que sus operaciones de vuelo se realizan según lo previsto. IAG depende del funcionamiento y los costes de proveedores esenciales que prestan servicios a nuestros clientes y al Grupo, como gestores aeroportuarios, control de fronteras y empresas de catering. El aumento de los costes o la continua presión financiera o reestructuración de los proveedores que abandonan el mercado de prestación de servicios pueden afectar a las operaciones del Grupo. IAG depende de la disponibilidad y producción de combustibles alternativos para cumplir sus compromisos en materia de carbono. Esto puede requerir inversiones en infraestructuras en los mercados en los que opera el Grupo. 	<ul style="list-style-type: none"> El Grupo atenúa los riesgos relacionados con las prestaciones de los motores y la flota, incluidos los retrasos en las entregas y los niveles inaceptables de emisiones de carbono, en la medida de lo posible colaborando estrechamente con los fabricantes de motores y de flotas, así como manteniendo la flexibilidad con los requisitos de devolución de los aviones y las empresas de arrendamiento de aeronaves existentes. El Grupo participa en revisiones reglamentarias de los precios de los proveedores, como la revisión periódica de las tasas en los aeropuertos de Londres Heathrow y Londres Gatwick por parte de la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido. El Grupo es parte activa en las políticas de la UE y en las consultas con los aeropuertos a los que se aplica la directiva sobre tasas aeroportuarias de la UE. El Grupo trabaja de forma proactiva con los proveedores para garantizar el mantenimiento de las operaciones y la comprensión del impacto en sus negocios, aplicando atenuantes cuando es necesario y minimizando la inflación. La función de Compras del Grupo supervisa todos los contratos críticos de las compañías del Grupo. En la medida de lo posible, se identifican proveedores alternativos. Se llevan a cabo iniciativas de transformación para compensar la inflación. 					

Comerciales y operativos

6 Ciberataques y seguridad de los datos

Director de Información,
Compras, Servicios e Innovación
Consejeros delegados de las
compañías operadoras

Grupos de interés involucrados	Imperativo estratégico	Tendencia del riesgo		Escenario de viabilidad
2023	2022			

Relevancia estratégica

Estado

- El entorno de las ciberamenazas sigue siendo un reto para todas las organizaciones, incluido el sector de las aerolíneas. Los actores de las ciberamenazas, los delincuentes, los gobiernos extranjeros y los *hacktivistas* tienen la capacidad y la motivación para atacar al sector de las aerolíneas con el fin de obtener ganancias económicas o por cualquier otro motivo político o social.
- Su naturaleza cambiante hace que el Grupo conserve siempre un cierto grado de vulnerabilidad.

Los riesgos derivados de las ciberamenazas continúan, ya que los actores de las amenazas tratan de explotar cualquier punto débil en las defensas, especialmente a través de la ingeniería social y los comportamientos humanos. La amenaza de ataques de *ransomware* contra infraestructuras y servicios críticos sigue siendo alta y ha aumentado en el ejercicio finalizado el año con el aumento de las tensiones geopolíticas. El Grupo está expuesto a amenazas dirigidas contra IAG, sus compañías operadoras y sus proveedores, si bien continúa mejorando su postura en materia de ciberseguridad, ya sea a través de importantes cambios en la transformación de las TI o de una supervisión adicional a través de herramientas.

En la primera mitad del año, algunas de las actividades del Grupo se vieron afectadas por un ataque a un proveedor de servicios externo que almacenaba datos de empleados. El Grupo está centrado en mejorar su postura en materia de ciberseguridad y comprender mejor los riesgos que presentan sus proveedores.

Los regímenes normativos asociados a la seguridad de los datos y las infraestructuras también se están volviendo más complejos, ya que los distintos reguladores aplican diferentes enfoques marco y orientaciones para la presentación de informes. Las aerolíneas del Grupo están sujetas a los requisitos de la normativa sobre privacidad, como el RGPD y la directiva NISD.

La aparición y el uso de la IA para eludir los controles de ciberseguridad, producir correos electrónicos de *phishing* y programas maliciosos también ha acelerado los intentos de acceder a los sistemas y datos de las organizaciones, lo cual aumenta la amenaza y la escala de los ataques de ingeniería social.

Las inversiones en sistemas y controles de ciberseguridad siguen según lo previsto, aunque la gestión del riesgo depende también de la capacidad de las compañías y de la entrega de soluciones para hacer frente a la obsolescencia técnica dentro de IAG Tech. Todas las inversiones previstas están vinculadas a una evaluación de la madurez en todo el Grupo basada en el marco de ciberseguridad del Instituto Nacional de Estándares y Tecnología (NIST), un referente líder en el sector. La migración de los centros de datos a la nube en todas las aerolíneas del Grupo contribuirá a mejorar el entorno de los controles de seguridad. A medida que el Grupo mejora su postura y madurez en materia de seguridad, se va encontrando en mejor posición para conocer y detectar la rápida naturaleza de los posibles vectores de ataque y cómo detectarlos.

Descripción de los riesgos

Atenuantes

- El Grupo podría sufrir pérdidas financieras, interrupciones del servicio o daños en la reputación de la marca derivados de un ataque a los sistemas del Grupo por parte de delincuentes, gobiernos extranjeros o *hacktivistas*.
- Si el Grupo no protege adecuadamente los datos de clientes y empleados, podría incumplir la normativa y enfrentarse a sanciones o la pérdida de confianza de los clientes.
- Los cambios en las prácticas y entornos de trabajo de los empleados y proveedores externos del Grupo podrían dar lugar a nuevas deficiencias en el entorno de control de la ciberseguridad y la seguridad de los datos.

- El Grupo cuenta con una ciberestrategia aprobada por el Consejo que rige la planificación de inversiones y operaciones.
- Un marco de gestión de ciberriesgos garantiza la revisión del riesgo en todas las compañías operadoras.
- El consejo de cibergobierno de IAG evalúa trimestralmente la cartera de proyectos y cada compañía operadora revisa su propia cartera al menos trimestralmente.
- El Director de Información, Compras, Servicios e Innovación (CIPSIO) de IAG ofrece garantías y conocimientos en materia de estrategia, política, formación y operaciones de seguridad para el Grupo.
- Existen herramientas de detección y supervisión. Los equipos de operaciones e ingeniería de seguridad de todo el Grupo tratan proactivamente de identificar y responder a las amenazas y vulnerabilidades, incluidas pruebas continuas de las defensas del Grupo.
- La vigilancia externa de la superficie de ataque y la información sobre amenazas se utilizan para analizar los ciberriesgos para el Grupo.
- Se lleva a cabo una evaluación comparativa externa de la postura en materia de ciberseguridad con evaluación especializada e independiente durante el ejercicio.
- Se imparte formación periódica de sensibilización en materia de ciberseguridad por parte de las compañías operadoras, incluida la formación anual obligatoria sobre ciberriesgos y protección de datos para todo el personal.
- Se supervisan los sistemas y proveedores críticos para garantizar que el Grupo conoce los datos que posee, que están protegidos y que se cumple la normativa.
- En todas las compañías operadoras hay ejecutivos de protección de datos, coordinados a través de un grupo directivo de privacidad para todo el Grupo.
- Prácticas de trabajo revisadas para garantizar la integridad de la ciberseguridad y la seguridad de los datos.
- Todos los proveedores deben cumplir los requisitos de seguridad de IAG. En el Grupo se aplica un proceso de gestión de riesgos de terceros que integra la diligencia debida en materia de ciberseguridad en los procesos de contratación para supervisar el rendimiento de los proveedores en materia de seguridad.
- Se dispone de un equipo de arquitectura de seguridad que se integra en los programas de migración de centros de datos.
- Se llevan a cabo ejercicios de escritorio y simulados para poner a prueba los planes de respuesta de las compañías operadoras.

Comerciales y operativos

7 Sistemas e infraestructuras de TI Director de Información, Compras, Servicios e Innovación Consejeros delegados de las compañías operadoras	Grupos de interés involucrados	Imperativo estratégico	Tendencia del riesgo		Escenario de viabilidad
			2023	2022	
Relevancia estratégica	Estado				
<ul style="list-style-type: none"> IAG depende de los sistemas informáticos para la mayoría de los procesos empresariales clave. Cada vez más, la integración en la cadena de suministro de IAG significa que el Grupo también depende de los resultados de las infraestructuras de TI de los proveedores, por ejemplo, de los operadores de equipaje de los aeropuertos. Los competidores y los nuevos participantes en el mercado de los viajes pueden utilizar herramientas digitales, innovar o utilizar la IA y la tecnología de forma más eficaz y perturbar el modelo de negocio del Grupo. 	<p>El Grupo reconoce la importancia de la tecnología para la transformación y el crecimiento empresarial. El CIPSIO trabaja con las compañías operadoras del Grupo para garantizar la priorización y las inversiones adecuadas en la transformación digital e informática del Grupo. Ambos son miembros del Comité de Dirección de IAG.</p> <p>El Grupo sigue revisando su modelo operativo de TI a medida que avanza en la digitalización, la migración a la nube desde los centros de datos locales, la reparación y transformación de sus redes y la lucha contra la obsolescencia. Ha trasladado más recursos a equipos de productos más estrechamente alineados con las necesidades del negocio. El Grupo depende de la resiliencia de sus sistemas y redes para los procesos clave relacionados con los clientes y el negocio, y está expuesto a riesgos relacionados con las bajas prestaciones, la vulnerabilidad o el fallo de estos sistemas. El Grupo continúa con importantes programas y actualizaciones para modernizarse, incluidas nuevas capacidades comerciales y mejoras centradas en el cliente utilizando modelos ágiles. También ha reemplazado infraestructuras de TI básicas y mejorado la conectividad y redundancia de las redes. Las medidas de mitigación que dan prioridad a la estabilidad operativa y la resiliencia se han incorporado a todos los planes de transición para la puesta en marcha de los cambios relacionados con los sistemas informáticos. Esto ha reforzado el enfoque de las compañías operadoras del Grupo a la hora de abordar los activos legados para ofrecer experiencias digitales a sus clientes. El CIPSIO trabaja con las compañías operadoras para garantizar que sus inversiones y necesidades en TI se prioricen y atiendan adecuadamente, que se maximice el valor para el Grupo de la inversión en TI y que los servicios centrales puedan apoyar adecuadamente las operaciones del Grupo.</p>				
Descripción de los riesgos	Atenuantes				
<ul style="list-style-type: none"> La dependencia de los sistemas y redes informáticos para los procesos clave relacionados con los clientes y el negocio es cada vez mayor, y el fallo de un sistema crítico puede causar importantes perturbaciones en el funcionamiento y pérdidas de ingresos. El nivel de cambio transformacional al ritmo requerido por las aerolíneas del Grupo puede dar lugar a perturbaciones en el funcionamiento a medida que se aborda el entorno tecnológico convencional. La obsolescencia del parque tecnológico de IAG Tech podría provocar cortes de servicio o perturbaciones operativas o retrasos en la implementación de la transformación del Grupo. Los disruptores tecnológicos pueden utilizar herramientas para posicionarse entre nuestras marcas y nuestros clientes. 	<ul style="list-style-type: none"> IAG Tech trabaja con las compañías operadoras del Grupo para ofrecer iniciativas de cambio digital y de TI con el fin de mejorar la seguridad y la estabilidad. Los consejos de gobierno de TI de las compañías operadoras revisan los plazos de entrega. Se elaboran planes de reversión para las migraciones en infraestructuras de TI críticas. Existen controles de los sistemas, mecanismos de recuperación en caso de catástrofe y de continuidad de la actividad para atenuar el riesgo de fallo de un sistema crítico. Se aplican sólidos procesos de cartera para determinar las inversiones adecuadas en todo el Grupo. El CIPSIO de IAG Tech y los miembros del Comité de Dirección de las compañías operadoras mantienen relaciones estratégicas con todos los proveedores de TI críticos y supervisan todos los contratos de TI críticos en todas las compañías del Grupo. El Grupo sigue desarrollando plataformas como la Nueva Capacidad de Distribución, cambiando los marcos de distribución y pasando de los canales indirectos a los directos. IAG Tech continúa propiciando un contacto temprano y aprovecha nuevas oportunidades con <i>start-ups</i> y disruptores tecnológicos. 				

Comerciales y operativos

8 Resiliencia operativa Director de Información, Compras, Servicios e Innovación Consejeros delegados de las compañías operadoras		Grupos de interés involucrados	Imperativo estratégico	Tendencia del riesgo		Escenario de viabilidad
Relevancia estratégica	Estado			2023 ↑	2022 ↑	1 2 3
<ul style="list-style-type: none"> Las compañías aéreas del Grupo pueden sufrir alteraciones por distintos sucesos. Un único suceso prolongado, o una serie de sucesos muy seguidos, repercuten en la capacidad operativa, la situación financiera y la fortaleza de la marca de las aerolíneas del Grupo. El Grupo debe respetar las restricciones y normativas de las administraciones públicas locales, sobre todo en materia de seguridad y salud pública, por lo que es sensible a cualquier repercusión en la demanda. 	<p>El Grupo depende de terceros críticos fundamentales para servicios y mercancías, muchas de las cuales se han visto afectadas por problemas de recursos, inflación y perturbaciones en la cadena de suministro. La persistente escasez de mano de obra, especialmente de personal técnico habilitado, los conflictos laborales y las huelgas en el sector de la aviación, combinados con la escasez de bienes disponibles en la cadena de suministro, principalmente motores, y las restricciones del espacio aéreo y del control del tráfico aéreo, pueden afectar al entorno operativo y a la experiencia del cliente de las aerolíneas del Grupo y aumentar los costes de funcionamiento de las operaciones a la hora de reforzarlas, así como repercutir en los costes y las operaciones de las empresas de las que depende el Grupo.</p> <p>El Grupo sigue adelante con su ambicioso programa de transformación de las infraestructuras de TI para modernizar y digitalizar su parque informático. El Grupo se centra en minimizar los posibles cortes no programados o las interrupciones del servicio a los clientes reforzando aún más las redes de las aerolíneas.</p> <p>El Grupo sigue estudiando y reforzando su resiliencia para hacer frente a tensiones graves e inesperadas. Se han considerado posibles acontecimientos de alto impacto y baja probabilidad que podrían afectar a IAG y/o al sector de la aviación. Muchos de estos acontecimientos están fuera del control del Grupo, como una meteorología adversa, otra pandemia, disturbios civiles o un atentado terrorista en ciudades en las que operan las aerolíneas del Grupo.</p>					
Descripción de los riesgos	Atenuantes					
<ul style="list-style-type: none"> Cualquier suceso que cause una alteración significativa en la red o la incapacidad de recuperarse rápidamente de las interrupciones del servicio a corto plazo puede dar lugar a una pérdida de ingresos, interrupciones del servicio hacia los clientes y costes adicionales para el Grupo. Los problemas de salud pública que afectan a poblaciones a gran escala podrían tener un efecto adverso en el Grupo si las administraciones públicas deciden imponer restricciones, al igual que cualquier brote pandémico futuro u otro suceso importante que afecte a las operaciones o a la capacidad de viajar de los clientes. Es posible que las compañías aéreas del Grupo no puedan dotar sus operaciones de recursos suficientes, lo que repercutiría en los clientes y las marcas. Las aerolíneas del Grupo dependen de terceros fundamentales en la entrega de bienes y servicios para mantener sus operaciones y satisfacer las expectativas de los clientes, y cualquier fallo en el nivel de servicio o en la fiabilidad y entrega de bienes puede afectar a la resiliencia operativa y a nuestros clientes. 	<ul style="list-style-type: none"> La dirección cuenta con planes de continuidad de la actividad para atenuar este riesgo en la medida de lo posible, centrándose en la resiliencia operativa y financiera y en la seguridad y recuperación de clientes y empleados. Las aerolíneas del Grupo disponen de aviones y tripulaciones de reserva para mejorar la resiliencia. El Grupo dispone de la capacidad necesaria para minimizar el impacto de las restricciones del espacio aéreo y las huelgas en sus clientes y operaciones. Todas las compañías aéreas del Grupo se centran en desarrollar herramientas de gestión de las interrupciones del servicio para ayudar a nuestros clientes cuando se producen interrupciones del servicio. 					

Comerciales y operativos

9 Personal, cultura y relaciones laborales Directora de Personal, Asuntos Corporativos y Sostenibilidad Consejeros delegados de las compañías operadoras	Grupos de interés involucrados	Imperativo estratégico	Tendencia del riesgo		Escenario de viabilidad
			2023	2022	
			=	=	2
Relevancia estratégica	Estado				
<ul style="list-style-type: none"> El Grupo cuenta con una amplia plantilla sindicalizada, en la que alrededor del 87% de los trabajadores están representados por alguno de los diferentes sindicatos que han suscrito convenios colectivos (CBA). IAG confía en el éxito de los acuerdos de negociación colectiva en todas sus compañías operadoras para el funcionamiento de sus aerolíneas. Para transformar nuestros negocios a buen ritmo se necesitan las competencias y la cultura adecuadas. Las aerolíneas del Grupo requieren conocimientos especializados para seguir operando. 	<p>Nuestro personal, su implicación, su adaptación cultural y su mentalidad de cambio son fundamentales para los resultados actuales y el éxito futuro del Grupo. Nuestra dirección reconoce los esfuerzos de nuestro personal y su compromiso hasta superar los continuos retos de funcionamiento a los que se enfrentan nuestras aerolíneas. Se ha abordado la escasez de recursos en las tripulaciones y nuestras compañías están impulsando el desarrollo de los conocimientos y la experiencia de sus nuevos empleados, así como gestionando el impacto cultural de la incorporación a gran escala para garantizar que tengan las capacidades adecuadas para operar. La escasez de personal técnico habilitado en el sector de la aviación y en las aerolíneas del Grupo puede afectar a los plazos de entrega del mantenimiento, a menos que se consigan los niveles de recursos necesarios.</p> <p>En todo el Grupo hay negociaciones colectivas con varios sindicatos. En los casos en que los convenios están abiertos, nuestras compañías operadoras siguen manteniendo conversaciones con los sindicatos para conseguir acuerdos sostenibles y abordar los problemas que surgen en las negociaciones. En septiembre, AENA anunció el resultado de su concurso para la adjudicación de licencias de <i>handling</i> en aeropuertos de toda España, que supuso la pérdida de aeropuertos clave en favor de otro proveedor. Por su parte, los sindicatos de los servicios de asistencia en tierra de Iberia irán a la huelga en enero de 2024, e Iberia está trabajando para diseñar una solución ante la pérdida de licencias. Iberia tiene previsto crear una nueva compañía de <i>handling</i>, que prestará servicios de <i>handling</i> y todo el personal del aeropuerto afectado por la decisión de AENA será trasladado a la nueva compañía, con un nuevo convenio sectorial y condiciones para los actuales empleados de Iberia.</p> <p>El Grupo se centra en el bienestar del personal y en su moral y motivación, lo que incluye el apoyo a modelos de trabajo ágiles e híbridos. Se han puesto en marcha regímenes de apoyo al bienestar del personal del Grupo, y continúan las iniciativas para fomentar la confianza y el diálogo en todas las actividades del Grupo. El Grupo ha identificado las competencias y capacidades necesarias para gestionar su transformación, que incluyen la mejora de su capacidad de liderazgo y el cumplimiento de los planes de diversidad e inclusión del Grupo. Todas las compañías operadoras reconocen el papel fundamental que desempeñarán sus empleados en la transformación y el éxito futuro del Grupo y se están centrando en mejorar la salud organizativa y el compromiso de los empleados.</p>				
Descripción de los riesgos	Atenuantes				
<ul style="list-style-type: none"> Cualquier ruptura del proceso de negociación con los trabajadores sindicados puede dar lugar posteriormente a huelgas que perturben el funcionamiento y afecten negativamente al rendimiento operativo y a la percepción que los clientes tienen de las aerolíneas. Nuestro personal no está implicado o no muestra el liderazgo o los comportamientos culturales necesarios. Los negocios del Grupo no consiguen atraer, motivar, retener o desarrollar a nuestro personal para que brinde la experiencia del servicio y la marca. No se dispone de las competencias críticas para ejecutar el plan de transformación necesario o para explotar las oportunidades en materia de innovación e IA e impulsar el negocio. El personal técnico habilitado, incluidos pilotos e ingenieros, puede verse afectado por las restricciones de contratación del Brexit. 	<ul style="list-style-type: none"> El intercambio de información, las consultas y la negociación colectiva con los sindicatos de todo el Grupo se llevan a cabo de forma periódica bajo la dirección de especialistas en recursos humanos de las compañías operadoras, que cuentan con una gran experiencia en relaciones laborales. Se garantiza que la retribución se ajusta a los mercados locales en términos de productividad y salario. En nuestras operaciones se aplican las estrategias de personal de las compañías operadoras. El Comité de Dirección de IAG y el Consejo de Administración han revisado la planificación de la sucesión dentro de las compañías operadoras y entre ellas, y se está aplicando un proceso coherente en todo el Grupo. Se hace hincapié en la contratación y el desarrollo de competencias para dirigir y transformar nuestros negocios. El Grupo está invirtiendo en programas de becarios e iniciativas de retención para ayudar a conseguir y retener ingenieros. Se han llevado a cabo encuestas sobre satisfacción y salud organizativa en las compañías operadoras y posteriormente se han desarrollado planes de acción para crear una cultura positiva e inclusiva. Se ofrece apoyo al bienestar de las personas. El Código de Conducta de IAG está respaldado por programas anuales de concienciación y formación de obligado cumplimiento para todo nuestro personal. 				

Comerciales y operativos

10 **Incidente de seguridad o de protección**
Consejeros delegados de las compañías operadoras

Grupos de interés involucrados	Imperativo estratégico	Tendencia del riesgo	
		2023	2022

Relevancia estratégica	Estado
------------------------	--------

- La seguridad y protección de nuestros clientes y empleados son valores fundamentales para el Grupo.
- Los sucesos externos de gran repercusión en el sector de la aviación y las aeronaves pueden cambiar la actitud de los clientes hacia el transporte aéreo




La Comisión de Seguridad, Medio Ambiente y Responsabilidad Corporativa (SECR) del Consejo de IAG y los consejos de cada compañía operadora continúan supervisando el desempeño en materia de seguridad de las aerolíneas de IAG. La responsabilidad en materia de seguridad recae en cada una de las aerolíneas del Grupo de acuerdo con sus normas aplicables. En el informe de la Comisión SECR se ofrece más información al respecto.

Descripción de los riesgos	Atenuantes
----------------------------	------------

- Un fallo a la hora de prevenir o responder eficazmente a un incidente importante de seguridad o de inteligencia puede afectar negativamente a las marcas, operaciones y resultados financieros del Grupo.

- Los correspondientes comités de seguridad de cada una de las aerolíneas del Grupo se aseguran de que disponen de los recursos y procedimientos adecuados, que incluyen el cumplimiento de los requisitos del Certificado de Operador Aéreo.
- Las aerolíneas del Grupo cuentan con programas completos de formación y mantenimiento, respaldados por un entorno de cultura justa, en el que todos son responsables de sus actos y sus resultados reflejan los conocimientos, comportamientos y aptitudes que poseen.
- Existe un diálogo continuo en materia de seguridad con aeropuertos, reguladores y autoridades públicas en todas las redes de las aerolíneas.
- Los centros de gestión de incidentes responden de forma estructurada en caso de incidente o información relacionada con la seguridad o la protección de las personas.




Comerciales y operativos

<div style="background-color: #00728f; color: white; padding: 5px;"> 11 Transformación, innovación e IA Director de Información, Compras, Servicios e Innovación Director de Transformación y Desarrollo Corporativo </div>	Grupos de interés involucrados	Imperativo estratégico	Tendencia del riesgo		Escenario de viabilidad
Relevancia estratégica			2023	2022	
Descripción de los riesgos	Atenuantes				
<p>Estado</p> <ul style="list-style-type: none"> El programa de transformación, innovación e inteligencia artificial es fundamental para que el Grupo obtenga buenos resultados y compita en el nuevo entorno de mercado, en el que los efectos distorsionadores de los regímenes de ayuda a la aviación pueden haber permitido a los competidores acelerar sus programas de cambio e invertir para mejorar sus capacidades y propuestas para el cliente. 	<p>El Grupo cuenta con una Oficina de Gestión de Programas de Transformación que supervisa una cartera acordada de iniciativas en todo el Grupo centradas en mejorar el servicio al cliente, los ingresos y la eficiencia de costes, y la mentalidad de transformación se está convirtiendo en parte de nuestra cultura. Muchos de los programas son plurianuales y todos están sujetos a la revisión continua y a la aprobación de inversiones por parte del Consejo de IAG. A lo largo del ejercicio, el Grupo ha creado un comité de gobierno de IA y unas directrices para el uso de los datos con respecto a las herramientas y la tecnología de IA.</p>				
<ul style="list-style-type: none"> La incapacidad de transformar el negocio para aplicar eficazmente iniciativas de eficiencia de costes, mantener o aumentar la cuota en el nuevo entorno competitivo, aplicar plenamente todos los programas en todo el Grupo y materializar los efectos beneficiosos de las iniciativas de cambio para ofrecer plataformas digitales del Grupo y propuestas para el cliente. El ritmo de los cambios puede exponer al Grupo a riesgos de ejecución a medida que se ponen en marcha múltiples iniciativas a través de los procesos y sistemas que dan servicio a nuestras operaciones y clientes. El impacto en nuestro personal de la amplia agenda de cambio, si se gestiona de forma deficiente o descoordinada, podría dar lugar a problemas logísticos y de comunicación, lo que podría afectar negativamente al NPS, los ingresos y las mejoras de la eficiencia. No se consigue una mayor normalización, simplificación y eficiencia de las plataformas del Grupo. Los competidores, los nuevos participantes, pueden invertir e innovar desplegando tecnologías digitales, IA, iniciativas de sostenibilidad y/o plataformas antes que el Grupo. Los niveles de captura, almacenamiento y seguridad de los datos, así como su disponibilidad, no son suficientes ni están preparados para explotar los casos de uso de la IA. 	<ul style="list-style-type: none"> El Director de Transformación y Desarrollo Corporativo supervisa claramente todos los programas en todas las oficinas del Grupo. Se establecen estructuras replicadas en las compañías operadoras. Se utilizan indicadores básicos sistemáticos y paneles de informes para evaluar los resultados con respecto a la planificación. El Comité de Dirección de IAG celebra reuniones periódicas con cada compañía operadora para evaluar su programa de transformación y los riesgos de su ejecución. El programa de transformación del Grupo está sujeto a la aprobación por el Consejo, que supervisa regularmente sus progresos. El comité de gobierno de IA del Grupo evalúa las iniciativas de IA, que deben permitir a las compañías operadoras del Grupo explotar las capacidades de esta tecnología. Las compañías operadoras envían comunicaciones a sus empleados sobre las iniciativas de cambio y les informan de aquellos que puedan afectarles. Se tienen en cuenta los compromisos en materia de sostenibilidad y la agenda del Grupo para todos los programas. Cualquier cambio potencial que pudiera afectar a las marcas se revisa para atenuar los daños a la reputación y a la marca. 				





Riesgo financiero, incluido el riesgo fiscal

12 Financiación de la deuda Director Financiero	Grupos de interés involucrados	Imperativo estratégico	Tendencia del riesgo		Escenario de viabilidad
			2023	2022	
			↓	=	1
Relevancia estratégica	Estado				
<ul style="list-style-type: none"> La capacidad del Grupo para financiar las operaciones en curso, los pedidos de aviones comprometidos, los futuros planes de crecimiento de la flota o las adquisiciones es vulnerable ante diversos factores; entre ellos las condiciones de los mercados financieros, el interés de las instituciones financieras por la financiación garantizada de aviones y las percepciones de los mercados financieros sobre la futura resistencia y los flujos de efectivo futuros del Grupo. 	<p>El acceso a los mercados de deuda garantizada y no garantizada puede verse perturbado por la incertidumbre geopolítica y económica, lo que afectará a las opciones de financiación y a los tipos de interés de que dispone el Grupo para la financiación de nuevos aviones o cuando decida refinanciar su deuda. Las subidas de los tipos de interés aplicadas por los bancos centrales en 2023 para hacer frente a la inflación aumentan el coste para el Grupo de la deuda a tipo variable existente, así como el de la nueva financiación. A 31 de diciembre de 2023, aproximadamente el 13% de la deuda del Grupo, incluidas las coberturas, era a tipo variable, ya que el Grupo ha amortizado una parte sustancial de su deuda a tipo variable en 2023. El Grupo ha conseguido financiación para todas las entregas de aviones que pretendía financiar durante 2023, utilizando mecanismos tradicionales de financiación de aeronaves a largo plazo. La calificación crediticia que otorga S&P al Grupo se elevó al grado de inversión (BBB-) durante el ejercicio, mientras que la calificación de Moody's se incrementó un peldaño hasta Ba1. En diciembre, Fitch elevó la calificación de British Airways a grado de inversión BB-.</p>				
Descripción de los riesgos	Atenuantes				
<ul style="list-style-type: none"> Incapacidad de financiación de las operaciones en curso, los pedidos de aviones comprometidos, los planes futuros de crecimiento de la flota, las adquisiciones de compañías y las garantías financieras de terceros. Las nuevas líneas de financiación, además de la amortización de las líneas existentes, pueden afectar a los planes de transformación del Grupo e influirán en los plazos para que IAG reanude el pago de dividendos a sus accionistas. Unos tipos de interés más altos en el mercado, o unas condiciones más restrictivas, para la financiación nueva o la refinanciación pueden repercutir en la base de costes del Grupo. 	<ul style="list-style-type: none"> El Consejo y el Comité de Dirección de IAG revisan periódicamente la situación financiera y la estrategia de financiación del Grupo. El Grupo ha seguido centrándose claramente en gestionar la liquidez y garantizar el mantenimiento de sus inversiones críticas. En 2023, el Grupo amplió un año la disponibilidad de 1.655 millones de dólares estadounidenses de su línea de crédito renovable de 1.755 millones, hasta marzo de 2026. Se establecen relaciones sólidas con bancos, entidades financieras y arrendadores. Se planifica el escenario para diferentes entornos financieros. Se lleva a cabo una revisión continua de la estructura de capital para minimizar la exposición a los tipos de interés y reducir el coste del capital. 				

Riesgo financiero, incluido el riesgo fiscal

13 Riesgo financiero y de tesorería Director Financiero	Grupos de interés involucrados	Imperativo estratégico	Tendencia del riesgo		Escenario de viabilidad
			2023	2022	
Relevancia estratégica	Estado				
<ul style="list-style-type: none"> La volatilidad del precio del petróleo y sus derivados puede tener repercusiones significativas en los resultados operativos del Grupo. La volatilidad de las divisas distintas de las divisas locales de las compañías aéreas puede tener un impacto significativo en los resultados operativos del Grupo, en particular el dólar estadounidense. La subida de los tipos de interés puede tener repercusiones significativas en los resultados operativos del Grupo. El Grupo está expuesto a incumplimientos de contratos financieros que pueden dar lugar a pérdidas económicas. 	<p>La volatilidad de los costes de combustible derivada de sucesos geopolíticos se ha atenuado en parte por la política de coberturas de combustible del Grupo. El acceso a instrumentos de cobertura de combustible o la capacidad para trasladar el aumento de los costes de combustible a los consumidores podrían afectar a los beneficios del Grupo, que sigue evaluando la fortaleza del dólar estadounidense frente al euro y la libra esterlina y sus posibles repercusiones en los resultados operativos del Grupo. Todas las aerolíneas cubren el riesgo de tipos de cambio en línea con la política de coberturas del Grupo.</p> <p>El enfoque de la gestión del riesgo de combustible, la gestión del riesgo financiero, la gestión del riesgo de tipos de interés, la gestión de las proporciones de deuda a tipos fijos y variables y la gestión del riesgo de crédito de contrapartes financieras, así como la exposición del Grupo por zonas geográficas, siguen evaluándose para garantizar que el Grupo responde adecuadamente a la rápida evolución del entorno financiero. Los detalles figuran en los estados financieros del Grupo.</p>				
Descripción de los riesgos	Atenuantes				
<ul style="list-style-type: none"> Incapacidad de gestionar la volatilidad del precio del petróleo y sus derivados. Incapacidad de gestionar el riesgo de los tipos de cambio en los ingresos, las compras, la tesorería y la financiación en divisas diferentes de las divisas locales de las aerolíneas: el euro y la libra esterlina. Incapacidad de gestionar el impacto de los cambios de tipos de interés en la deuda a tipos variables y en los arrendamientos operativos variables. Incapacidad de gestionar la exposición crediticia de las contrapartes financieras derivada de las inversiones en efectivo y la negociación de los derivados. 	<ul style="list-style-type: none"> La Comisión de Auditoría y Cumplimiento y el Comité de Dirección de IAG revisan periódicamente las posiciones del Grupo en combustible, divisas y otros contratos financieros. Todas las aerolíneas realizan coberturas de acuerdo con la política de coberturas del Grupo, bajo la supervisión del departamento de tesorería del Grupo. El riesgo del precio del combustible se cubre parcialmente mediante la compra de derivados del petróleo y de los destilados del petróleo con arreglo a la tolerancia al riesgo del Grupo. El riesgo de los tipos de cambio se cubre conciliando los flujos de entrada y salida y gestionando el excedente o el déficit mediante derivados de divisas. Todas las aerolíneas revisan las rutas a países con controles cambiarios para supervisar los retrasos en la repatriación de efectivo o con riesgo de devaluación substancial de la divisa local. El impacto de las variaciones de los tipos de interés en las posiciones de deuda a tipos variables se atenúa mediante derivados de tipos de interés, así como estructurando nuevas operaciones de arrendamiento y deuda seleccionadas a tipos fijos durante todo su plazo. El Grupo aplica límites al riesgo de contraparte financiera por aerolínea y por tipo de exposición y supervisa el riesgo financiero y de contraparte en todo momento. El Comité de Dirección de IAG y la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG revisan periódicamente los riesgos financieros y los importes cubiertos. Cualquier posición relevante fuera de los límites de las políticas debe ser aprobada por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG. 				


Riesgo financiero, incluido el riesgo fiscal

14 Impuestos Director Financiero		Grupos de interés involucrados	Imperativo estratégico	Tendencia del riesgo	
Relevancia estratégica		Estado		2023	2022
<ul style="list-style-type: none"> El pago de impuestos es una obligación legal. Los cambios en la normativa fiscal, incluidos los cambios en los tipos impositivos, pueden dar lugar a costes adicionales de impuestos para el Grupo y a una mayor complejidad en el cumplimiento de tales cambios. La estrategia fiscal del Grupo pretende equilibrar las necesidades de nuestros principales grupos de interés, reconociendo que los impuestos son una de las aportaciones positivas del Grupo a las economías y sociedades en general de los países en los que opera IAG. 					
Descripción de los riesgos		Atenuantes			
<ul style="list-style-type: none"> El Grupo está expuesto a riesgos fiscales sistémicos derivados de cambios en la legislación fiscal y en las normas contables o de la impugnación por las autoridades tributarias de la interpretación o aplicación de la legislación fiscal. Las compañías y los consumidores pueden verse sometidos a mayores niveles de imposición a medida que las administraciones públicas tratan de aumentar los impuestos medioambientales, rediseñar el marco fiscal mundial y recomponer las finanzas públicas. Las expectativas de los grupos de interés relación con en el comportamiento fiscal de las grandes corporaciones pueden dar lugar a un riesgo para la reputación del Grupo derivado de su gestión de los impuestos. 		<ul style="list-style-type: none"> El Grupo se adhiere a la política fiscal aprobada por el Consejo de IAG y se ha comprometido a cumplir con todas las leyes tributarias, a actuar con integridad en todos los asuntos fiscales y a colaborar de forma transparente con las autoridades tributarias. Los riesgos fiscales son gestionados por las compañías operadoras en coordinación con el departamento fiscal de IAG. El riesgo fiscal es supervisado por el Consejo a través de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento. El Grupo trata de comprender las expectativas de sus interlocutores en materia fiscal; por ejemplo mediante la cooperación con las autoridades tributarias y su interacción con organizaciones no gubernamentales. El Consejo de IAG revisa y aprueba anualmente la estrategia fiscal. El Grupo recurre al asesoramiento de expertos en materia de impuestos cuando es necesario. 			

Regulatorios y de cumplimiento

15 Estructura de gobierno del Grupo Directora de Asesoría Jurídica	Grupos de interés involucrados 	Imperativo estratégico 	Tendencia del riesgo 2023 2022 = =	
	Relevancia estratégica Estado El sector de la aviación sigue operando bajo una serie de restricciones de nacionalidad y de otros tipos, algunas de las cuales son relevantes para el acceso al mercado en virtud de los acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos aplicables, mientras que otras son relevantes para poder optar a las licencias de actividad aplicables. El Grupo seguirá animando a los grupos de interés a normalizar la propiedad de las aerolíneas en consonancia con otros sectores empresariales.	Descripción de los riesgos Atenuantes • Las aerolíneas están sujetas a un importante grado de control regulatorio. Para que las compañías aéreas puedan ser titulares de licencias de actividad de la UE, deben ser de mayoría accionarial y estar controladas efectivamente por accionistas de la UE. British Airways es una compañía aérea de Reino Unido y no está sujeta al mismo requisito. • IAG podría afrontar dificultades en su estructura de propiedad y control.	Atenuantes • El Grupo cuenta con estructuras de gobierno que incluyen estructuras de nacionalidad para proteger las licencias de actividad o los derechos sobre las rutas de Aer Lingus, British Airways e Iberia. Estas estructuras han sido aprobadas por los reguladores nacionales pertinentes. • IAG seguirá supervisando la evolución de la normativa que afecta a la propiedad y el control de las compañías aéreas en Reino Unido y la UE.	

i Véase la sección de Gobierno corporativo

16 Incumplimiento de leyes y reglamentos clave Directora de Asesoría Jurídica	Grupos de interés involucrados 	Imperativo estratégico 	Tendencia del riesgo 2023 2022 = =	
	Relevancia estratégica Estado El Grupo ha mantenido su atención en el cumplimiento de la normativa clave, y los programas de formación obligatorios han continuado a lo largo del ejercicio. Para los riesgos reglamentarios relacionados con la seguridad y la protección, véase el riesgo "Incidente de seguridad o protección".	Descripción de los riesgos Atenuantes • El Grupo está expuesto al riesgo de que el comportamiento inadecuado o poco ético de un empleado o grupo de empleados provoque daños en su reputación, multas o pérdidas para el Grupo. • El incumplimiento de la legislación o los reglamentos puede dar lugar a infracciones que podrían perjudicar o afectar a nuestros clientes, empleados o terceras partes, o repercutir en nuestras operaciones, y provocar daños en la reputación, multas o pérdidas para el Grupo.	Atenuantes • El Grupo cuenta con marcos claros que incluyen políticas exhaustivas a nivel de grupo diseñadas para garantizar el cumplimiento, auditadas por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG. • Existen programas de formación obligatorios para instruir a los empleados según sus funciones en estas materias. • Los profesionales de cumplimiento, recursos humanos y jurídicos especializados en derecho de la competencia, lucha contra el soborno y otros tipos de legislación y normativas aplicables a las compañías del Grupo apoyan y asesoran a las compañías del Grupo. • El Código de Conducta de IAG está respaldado por programas anuales de concienciación y formación obligatoria, con especial atención a las áreas de mayor riesgo. • En todas las compañías operadoras existen responsables de cumplimiento y responsables de protección de datos. • Los canales de denuncia están disponibles en todas las compañías del Grupo.	

Análisis de viabilidad

Tendencias y riesgos a largo plazo

Los consejeros han evaluado las tendencias a más largo plazo que son específicas de la industria, y del Grupo, así como las que no son específicas del sector en un plazo que va más allá del establecido en el plan, como la normativa sobre el cambio climático, las propuestas de infraestructuras en los *hubs*, la disponibilidad y el calendario de las tecnologías en la flota, el paso a la nube y su explotación, la IA y las herramientas de innovación disruptiva. Estas tendencias pueden requerir que el Grupo considere respuestas estratégicas, adaptaciones del modelo de negocio y nuevos conjuntos de aptitudes antes de cualquier impacto potencial en el plan del Grupo.

Entre otros, se incluye lo siguiente:

- Las tendencias económicas y los cambios en las fortalezas relativas de las economías mundiales, incluido el auge de los mercados y los *hubs* de los países emergentes, los cambios en los mercados y la interconectividad, incluidas las asociaciones y alianzas, el panorama competitivo y los cambios en la composición de clientes o las actitudes hacia los viajes.
- Las cadenas de suministro y la proximidad y fiabilidad del abastecimiento, las presiones inflacionistas, de recursos y de disponibilidad sobre los proveedores clave.
- Los costes de cumplimiento de la normativa medioambiental y sobre cambio climático o la falta de disponibilidad de infraestructuras en los países para cumplir los compromisos o los mandatos gubernamentales.
- El aumento de las cargas reglamentarias, la asimetría de las políticas o la intervención gubernamental que afectan a la aviación y al modelo de negocio del Grupo.
- Las áreas de riesgo o las oportunidades para el Grupo, como la disponibilidad de mano de obra, la migración, la lucha por atraer el talento, el impacto de la IA en el negocio y los conjuntos de aptitudes, consecuencias de la desinformación, las metas de diversidad e inclusión, los modelos híbridos de trabajo y las diferentes expectativas profesionales de los nuevos miembros de la plantilla y del sector de la aviación.
- Los cambios estructurales en la forma de viajar de los clientes.
- Las posibles consecuencias macroeconómicas de los tipos de interés y la inflación, especialmente cuando hay escasez de mano de obra en los principales mercados o escasez de especialistas técnicos.
- Las posibles repercusiones a más largo plazo del Brexit y la divergencia del Reino Unido respecto a la política y las leyes de la UE.
- La resiliencia del Grupo ante futuros acontecimientos que afecten a la aviación o a los mercados mundiales, los mercados financieros, los tipos de interés y tipos de cambio, en particular el dólar estadounidense.
- Las expectativas de los grupos de interés sobre el compromiso de actuar con integridad para proteger nuestro planeta, en particular el cambio climático y los impactos del carbono.

Evaluación de riesgos a lo largo de la línea temporal del plan

Los consejeros han evaluado las principales amenazas y tendencias a las que se enfrenta el sector, los riesgos y oportunidades emergentes, así como otros riesgos específicos del sector y del Grupo que podrían afectar al plan de negocio del Grupo:

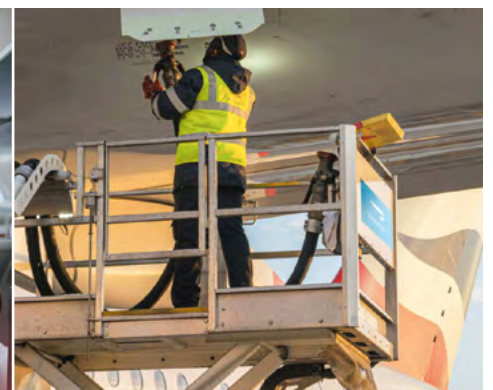
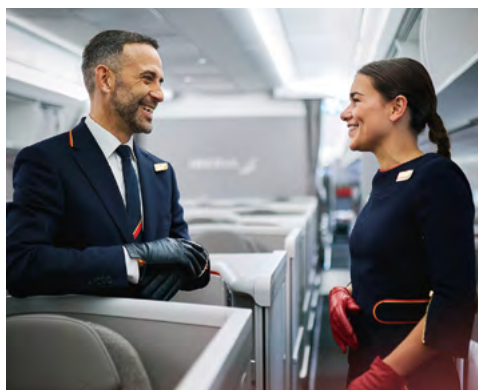
- Estos se consideran a la luz de su impacto en nuestro modelo de negocio y relevancia, operaciones, clientes y situación financiera e incluyen cambios en la normativa, tendencias y comportamientos de los clientes, predicciones macroeconómicas sobre el crecimiento, oportunidades de los mercados regionales, tendencias tecnológicas, implicaciones medioambientales y desarrollos de infraestructuras que podrían afectar a nuestras operaciones, así como amenazas más existenciales para la aviación.
- Al desarrollar el plan de negocio a tres años del Grupo, el Comité de Dirección de IAG y el Consejo han evaluado las consideraciones a largo plazo junto con las prioridades y los riesgos a los que se enfrenta el negocio.
- El Consejo también ha llevado a cabo su sesión anual sobre estrategia, además de las revisiones periódicas de los resultados y de los avances en la ejecución de la estrategia durante el ejercicio. Tras este proceso, se han identificado las prioridades, los retos y las oportunidades a corto, medio y largo plazo, y se han acordado las acciones correspondientes.

Proceso de escenarios de viabilidad

Al considerar la viabilidad del Grupo, a efectos del presente informe, los consejeros han evaluado el entorno de riesgos al que se enfrenta el Grupo y han recomendado escenarios pesimistas plausibles pero graves que podrían afectar al plan trienal del Grupo para determinar la resiliencia del Grupo ante tales impactos.

Los resultados de estos escenarios sobre el plan se han presentado tanto antes como después de una evaluación de la eficacia probable de las mitigaciones que la dirección cree razonablemente que estarían disponibles durante este periodo (y que no se han reflejado ya en el plan).

Los consejeros han evaluado las amenazas y tendencias clave, así como los riesgos y oportunidades emergentes, para determinar escenarios pesimistas graves, pero plausibles, que podrían afectar al plan de negocio a tres años del Grupo.






Escenarios modelados


Los escenarios han sido definidos por la dirección y diseñados para considerar los principales riesgos (o combinaciones de riesgos) que podrían materializarse durante el periodo de viabilidad y debilitar la posición de liquidez del Grupo y, por tanto, su sostenibilidad financiera. Cada escenario se considera grave pero también plausible, y se ha tenido en cuenta el impacto sobre la liquidez, la solvencia y la capacidad de captar financiación en un entorno incierto y volátil.

La dirección también ha evaluado las medidas de mitigación que están a

disposición de la Sociedad más allá de las reducciones de los costes de explotación, incluyendo la financiación adicional, los planes de inversión en inmovilizado y las posibles enajenaciones. Las opciones se presentan, según proceda, para que el Consejo las evalúe. Al revisar y aprobar los escenarios, el Consejo consideró, entre otros asuntos, la disponibilidad y suficiencia de las posibles acciones de mitigación, la velocidad prevista de aplicación en respuesta a la incertidumbre y la flexibilidad futura necesaria para que el Grupo se adapte más según sea necesario. El equipo directivo ha puesto de relieve las

sensibilidades de los supuestos escenarios y estas han sido cuestionadas por la dirección y por el Consejo. Además, el Consejo revisó los resultados de las pruebas de resistencia inversas en los ingresos y los márgenes, que demostraron el nivel de reducciones de sostenidas en los ingresos por pasajeros, y por separado, un descenso de los márgenes antes de medidas de atenuación que provocaría que el Grupo utilizase toda la liquidez disponible (incluidos el efectivo y las líneas de crédito disponibles y no dispuestas) y lo comparó con los resultados de los escenarios.

Nº Título	Relación con los riesgos principales
<p>1 Hipótesis pesimista</p> <p>Este escenario configura una mezcla de impactos comerciales y operativos adversos que darían lugar a reducciones de capacidad, además de un aumento de los precios de los combustibles, por encima de los supuestos del plan de negocio del Grupo.</p> <p>Las consideraciones económicas incluyen una combinación de sucesos que reduzcan la capacidad hasta un máximo de un 25%, un aumento de los precios del combustible de hasta un 20%, una reducción de los ingresos unitarios de pasajero y un aumento de los costes operacionales.</p> <p>La Hipótesis pesimista asume que British Airways se vería obligada a disponer, en su totalidad, de su parte de la línea de crédito renovable disponible en dólares estadounidenses disponible. La Hipótesis pesimista también incorpora el impacto negativo en Air Europa Holdings, que el Grupo planea adquirir durante el periodo del plan, sujeta a la aprobación por parte del regulador.</p> <p>El periodo hasta junio de 2025 de esta Hipótesis Pesimista también se ha aplicado como Hipótesis Pesimista en el análisis de empresa en funcionamiento (véase la nota 2 de los estados financieros del Grupo).</p>	<p>2, 3, 4, 8, 12, 13</p> 
<p>2 Retos de resiliencia operativa</p> <p>Pérdida de ingresos en algunas aerolíneas de IAG por cancelaciones de vuelos preventivas en respuesta a los retos de dotación de recursos, con el consiguiente impacto en la reputación.</p> <p>Los continuos retos en la cadena de suministro global, en particular la disponibilidad, fiabilidad y resultados de los motores, conducen a un aumento de los aviones en tierra a la espera de mantenimiento, con nuevas reducciones de capacidad que también afectan a los ingresos. Los ingresos del negocio de mantenimiento del Grupo también se vieron impactados por la falta de piezas de repuesto disponibles.</p> <p>También tuvo un impacto en los ingresos la reducción de la capacidad como consecuencia de las restricciones del espacio aéreo de los aeropuertos y del control del tráfico aéreo.</p> <p>El impacto en los ingresos de las perturbaciones en la programación debidas a fenómenos meteorológicos extremos también se considera dentro de este escenario.</p>	<p>1, 4, 5, 8, 9</p> 
<p>3 Ciberseguridad e infraestructuras de TI</p> <p>Tensión para modelar el impacto de un ataque de <i>ransomware</i> a una aerolínea de IAG. El escenario presupone un periodo de interrupciones del servicio de cinco días como consecuencia del ataque antes de que se recupere la plena conectividad, lo que repercute en clientes y operaciones de la aerolínea afectada. También asume la pérdida de ingresos debida a las perturbaciones en las operaciones de la aerolínea afectada, con repercusiones en cadena para otras aerolíneas de IAG debido a la necesidad de aislar y desconectar la conectividad de las plataformas de credenciales compartidas del Grupo. También hay otras pérdidas de ingresos debidas al impacto en la reputación y al aumento de los costes derivados del reglamento 216 de la UE y otros costes por fondos de comercio de clientes. Los costes asociados a la recuperación por el incidente incluyen las interrupciones del servicio durante el periodo de investigación, incluido el aumento de los costes informáticos, así como el impacto sobre la marca y la posibilidad de que se produzca un examen de los reguladores y se impongan multas.</p> <p>Además, el escenario considera una interrupción no planificada debido a la actividad de migración a centros de datos que da lugar a cancelaciones de vuelos con poca antelación que causan una mayor pérdida de ingresos y un aumento de los costes derivados del reglamento 216 de la UE y de otros costes por fondos de comercio de clientes.</p>	<p>1, 6, 7, 8</p>
<p>4 Sostenibilidad y transformación empresarial</p> <p>Una tensión creciente en los ingresos de las operaciones de corto radio en todo el Grupo para reflejar los cambios en el comportamiento de los clientes hacia los viajes de corto radio cuando existen otras opciones de viaje.</p> <p>Aumento de los costes del carbono y del combustible sostenible para cumplir los mandatos y en los casos en los que no se puede garantizar el suministro. Ingresos en los principales mercados por debajo de las expectativas del plan también modelados para reflejar un posible cambio a largo plazo en la composición y los comportamientos de viaje.</p> <p>Posible impacto por pérdida de ingresos derivada de los retrasos en la consecución y la materialización de las ventajas de las iniciativas de transformación empresarial y del aumento de los costes para conseguir los niveles de recursos necesarios. La consideración a largo plazo de los impactos del cambio climático y del carbono, así como de las iniciativas normativas para abordarlos en el sector de la aviación, como la aplicación de una nueva política reguladora, los costes del carbono y el coste y la disponibilidad del combustible sostenible de aviación, también están sujetos a evaluación y modelizaciones por parte del Grupo, además de las evaluaciones de los escenarios de viabilidad.</p>	<p>1, 4, 11</p> 

 El escenario de viabilidad incluye el estrés relacionado con la sostenibilidad

Declaración de viabilidad

Los consejeros han evaluado la viabilidad del Grupo durante tres años hasta diciembre de 2026. Han considerado el entorno macroeconómico mundial y la incertidumbre geopolítica, la salud de la industria aeronáutica y su cadena de suministro, las hipótesis del plan, la estrategia del Grupo y la tolerancia al riesgo del Consejo. Aunque las perspectivas del Grupo se consideran durante un periodo más largo, los consejeros han determinado que un periodo de tres años es un marco temporal apropiado para la evaluación, ya que está en consonancia con el periodo de planificación estratégica del Grupo (tal y como se refleja en el plan), y como las incertidumbres externas a las que se enfrenta el sector de la aviación siguen siendo importantes y muchas de ellas están más allá de la capacidad del Grupo para influir directamente.

El Consejo reconoce el ritmo de cambio necesario dentro del Grupo para seguir adaptándose, crear la resiliencia adecuada y responder a este entorno, además del panorama competitivo en rápida evolución y las condiciones macroeconómicas generales.

El Grupo ha revisado los modelados del impacto de las medidas de mitigación para compensar un mayor deterioro de la demanda y la capacidad, incluidas las reducciones de los gastos operativos y la inversión en inmovilizado. El Grupo espera poder seguir consiguiendo financiación para futuras entregas de aviones y, además, cuenta con otras acciones de mitigación potenciales que llevaría a cabo en caso de una evolución adversa de la liquidez.

Encontrará más información sobre la financiación de la deuda en la información sobre empresa en funcionamiento de la nota 2 de los estados financieros del Grupo.

Basándose en esta evaluación, los consejeros tienen una expectativa razonable de que el Grupo podrá continuar en funcionamiento, hacer frente a sus pasivos según vayan venciendo y captar financiación para lo que sea necesario durante el periodo que finaliza en diciembre de 2026. No obstante, esto está sujeto a una serie de factores significativos que escapan al control del Grupo. Para llegar a esta evaluación, los consejeros han formulado hipótesis a la hora de considerar tanto el plan como la hipótesis pesimista (el más grave y plausible de los escenarios de viabilidad considerados):

- que el Grupo seguirá teniendo acceso a opciones de financiación siempre y cuando los mercados de capitales mantengan su nivel de estabilidad e interés por conceder financiación al sector de la aviación;
- que el Grupo puede aplicar cualquier otro cambio estructural necesario de acuerdo con los procesos de consulta a los sindicatos y las aprobaciones reglamentarias;
- que cualquier pandemia futura u otras restricciones relacionadas con la salud pública no dan lugar a nuevas reducciones de capacidad e inmovilizaciones de aviones prolongadas y sustanciales, ya que las administraciones públicas son reacias a asumir el impacto económico y la tensión que supondría para sus respectivas economías y poblaciones;
- que cualquier nueva cepa de virus o amenaza para la salud pública que surja durante el periodo de viabilidad pueden gestionarse dentro de los regímenes sanitarios y de pruebas existentes sin recurrir a normativas gubernamentales que afecten significativamente a las operaciones de nuestras aerolíneas; y
- que los sucesos geopolíticos no dan lugar a zonas de guerra significativas que afecten a los mercados financieros, a las operaciones del espacio aéreo y a los flujos de conexión de nuestros programas de vuelo.

Diálogo en beneficio de nuestra industria

Contexto del diálogo

La fuerte recuperación de la demanda de viajes durante 2023 estuvo acompañada por el habitual estrecho escrutinio de los reguladores y los responsables políticos, con retos adicionales creados por el trasfondo geopolítico. La dinámica política en España y las próximas elecciones en Reino Unido y el Parlamento Europeo dan fe de las prioridades a corto plazo de los responsables políticos, lo que supone un reto para un sector con ciclos de inversión largos.

En este contexto general, IAG siguió dialogando con los responsables políticos de las instituciones de la Unión Europea y de los países en los que tienen su sede o prestan servicio las compañías operadoras, para promover las ventajas económicas y sociales de la aviación y explicar las repercusiones de las propuestas políticas en nuestro negocio. Seguimos animando a los reguladores de la aviación a que adopten políticas medidas que reconozcan la naturaleza competitiva de la aviación internacional (incluso en las propuestas de modificación de las normas de asignación de *slots* en los aeropuertos de la UE o de Reino Unido) y a que promuevan un mayor equilibrio entre el riesgo y la recompensa en la regulación de los aeropuertos monopolísticos y los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), dado el importante coste que suponen sus servicios para las aerolíneas.

Además del diálogo directo con los responsables políticos, IAG trabajó a través de asociaciones sectoriales, en particular Airlines 4 Europe (A4E) y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), así como asociaciones nacionales del sector y empresariales, para exponer su punto de vista a gobiernos e instituciones como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre cuestiones de importancia para el Grupo y sus clientes, especialmente en el ámbito de la sostenibilidad.

Inestabilidad geopolítica

La invasión rusa de Ucrania en 2022 tuvo efectos prácticos inmediatos en las compañías aéreas al impedir que las aerolíneas europeas y de Reino Unido operaran a través del espacio aéreo ruso, una situación que, junto con la guerra, perduró a lo largo de 2023. Las compañías operadoras de IAG se adaptaron desviando los aviones hacia y desde Asia, lejos del espacio aéreo ruso, con el consiguiente aumento del tiempo de vuelo que supuso una planificación más compleja y la necesidad de tripulación adicional.

En diversos momentos de 2023, los golpes militares y otros conflictos en África Occidental y la región del Sahel provocaron nuevas restricciones temporales del espacio aéreo. Aunque los riesgos para la fluidez de las operaciones derivados de este tipo de acontecimientos suelen poder gestionarse y su impacto geográfico es aislado, también agravan los retos a los que se enfrenta todo el sector.

Otro impacto de la guerra de Ucrania se produjo en 2023 con la ampliación de las sanciones a Rusia por parte de la UE y Reino Unido para prohibir, a partir de finales de septiembre, la importación de productos siderúrgicos rusos procesados en un tercer país. Los requisitos adicionales para examinar los orígenes del acero y el lugar de fabricación han ralentizado la adquisición de piezas de aviones, lo que ha aumentado la presión sobre la cadena de suministro mundial.

“IAG sigue desempeñando un papel de liderazgo en el desarrollo de los planes del sector para alcanzar las emisiones netas de carbono cero”.

El conflicto en Israel a partir del 7 de octubre y la posterior escalada de las acciones militares en Israel y Gaza supuso el cese de las operaciones de las aerolíneas de IAG a Israel. Hay impactos comerciales inmediatos por no poder volar al país y más indicios de impacto en los mercados próximos a la zona de conflicto. Seguimos supervisando los impactos económicos más amplios en la economía mundial de este y otros conflictos.

La cadena de suministro global aún no ha vuelto a la normalidad tras las perturbaciones causadas por la pandemia de COVID-19, que han tenido como efecto práctico la presión sobre los recursos de mantenimiento e ingeniería, afectando a la disponibilidad de la flota. Tanto Airbus como Boeing han visto cómo los plazos de entrega de nuevas aeronaves se retrasaban respecto a su plan original, pues la distribución de piezas de recambio sigue tardando más que en 2019, lo que ha aumentado los plazos de mantenimiento para muchas aerolíneas. Los problemas que surgieron durante el año para las aerolíneas que operan aeronaves Airbus con motores Pratt & Whitney PW1100G ‘GTF’ obligaron a aplicar un mantenimiento adicional en un número significativo de aeronaves de la flota de las compañías operadoras a finales de 2023. Si bien el impacto en las aeronaves propias de IAG es limitado y manejable, en 2023 aumentó la presión sobre las instalaciones de mantenimiento, ya que otras aerolíneas necesitaron ocuparlas para resolver este problema, algo que se mantendrá durante los próximos años. IAG mantuvo conversaciones con los reguladores para explicar las dificultades potenciales que podría causar esta presión para los clientes.

Sostenibilidad

Gran parte de las actividades de promoción y diálogo de IAG en 2023 tuvieron que ver con la cuestión de la sostenibilidad. IAG sigue desempeñando un papel de liderazgo en el desarrollo de planes sectoriales para alcanzar las cero emisiones netas de carbono. El enfoque estratégico y las acciones prácticas del Grupo para alcanzar nuestros objetivos se explican detalladamente en la sección de sostenibilidad.

En nuestras continuas actividades para explicar nuestra posición, el Grupo y sus aerolíneas operadoras siguieron dialogando con representantes de las instituciones de la UE y de los gobiernos de España, Irlanda y Reino Unido. Llevamos mucho tiempo defendiendo el desarrollo de combustibles sostenibles de aviación (SAF), que reducen las emisiones de CO₂ del ciclo de vida en un 80%, no solo como solución a la necesidad a corto plazo de reducir las emisiones de la industria, complementando el despliegue de aeronaves más eficientes, sino también para, junto con el desarrollo de la tecnología de captura de carbono y la futura generación de combustibles sintéticos, garantizar una aviación de largo radio sostenible.

En Europa, prosiguió el diálogo de alto nivel sobre las políticas más relevantes del programa Fit for 55 de la UE, incluidos el mandato de mezcla de SAF para la aviación (ReFuel EU aviation) y la revisión de la directiva sobre el sistema de comercio de emisiones (ETS) para la aviación. IAG acogió con satisfacción el compromiso de la UE de reservar 20 millones de derechos de SAF gratuitos para fomentar la adopción de SAF entre 2024 y 2030, y de aumentar el presupuesto del fondo de innovación del ETS para ayudar a desplegar tecnologías netas cero e innovadoras. En 2023, la aviación también se incluyó en la taxonomía de la UE como uno de los sectores con potencial para contribuir significativamente a la mitigación del cambio climático.

Aunque el Grupo sigue apoyando los principios y el enfoque del Pacto Verde de la UE, mantuvimos nuestra oposición, alineada con otras aerolíneas, a la propuesta de eliminar la exención del impuesto sobre el combustible para aviones, ya que reducirá la capacidad del sector para invertir en medidas más eficaces y permitir un sector europeo de la aviación competitivo. Los expertos técnicos y altos ejecutivos de IAG mantuvieron contactos con los representantes de la Comisión Europea, del Parlamento Europeo y de los Estados miembros en Bruselas, así como con las autoridades competentes en los respectivos hubs de la UE, en Madrid, Dublín y Barcelona.

En Reino Unido, IAG dialogó con ministros y funcionarios de todos los niveles para fomentar el apoyo a una industria británica de SAF que pueda proporcionar miles de nuevos puestos de trabajo e impulsar la construcción de plantas en Reino Unido. IAG aboga por el uso de derechos gratuitos procedentes de los ingresos que pagarán las aerolíneas al ETS de Reino Unido (replicando el enfoque de la UE) para apoyar la compra de SAF avanzados y fomentar su producción, como se ha visto en EE.UU. y Europa. Esperamos contribuir a la consulta de Reino Unido sobre un mecanismo de apoyo a los precios para la producción de SAF, que es un requisito esencial para conseguir inversiones.

Asuntos de política aeronáutica

Los cambios potenciales considerados por la UE y Reino Unido en el sistema mundial utilizado para asignar los slots de despegue y aterrizaje en los aeropuertos congestionados fueron un foco importante de los contactos con las administraciones públicas a lo largo de 2023.

IAG apoya el uso del sistema WASG (Worldwide Airport Slots Guidelines), formulado por la IATA, ya que proporciona un sistema estable y aceptado internacionalmente (reflejado en la normativa sobre slots de la UE y en las leyes de Reino Unido) que fomenta la competencia, pero también apoya las redes fiables y consolidadas.

En 2023, la UE consideró los cambios a este sistema y los detuvo. Por su parte, Reino Unido anunció que consultaría posibles nuevos enfoques durante 2024. Consideramos importante señalar que ningún sistema de asignación puede resolver el problema de la falta de capacidad y que estos no deben confundirse. Por lo tanto, seguimos insistiendo ante los responsables políticos sobre las ventajas de un sistema global que apoye a los nuevos participantes en el mercado y permita a las aerolíneas de red planificar sus complejas programaciones con antelación para que puedan ofrecer a los clientes una amplia gama de destinos y conexiones, al tiempo que gestionan eficazmente las interrupciones operativas.



Durante 2023 se mantuvieron en todo el mundo algunas medidas de mitigación de las normas sobre *slots* que obligan a las aerolíneas a operar al 80% de su capacidad cualquier *slot* para poder conservarla al año siguiente. IAG acogió con satisfacción dichas mitigaciones, ya que reconocen la continua incertidumbre que han provocado los problemas de la cadena de suministro global y la incertidumbre a corto plazo en la demanda de los mercados individuales. Como hemos visto en Oriente Medio, en el último trimestre de 2023 continúan las presiones sobre las aerolíneas, que a menudo no pueden operar vuelos individuales. Seguimos abogando por un enfoque pragmático por parte de los coordinadores de *slots* de los aeropuertos para que reconozcan la realidad de los factores que escapan al control de las aerolíneas y que justifican la retención de *slots* en beneficio a más largo plazo de las aerolíneas y sus clientes.

Dado que alrededor de un tercio de los vuelos en Europa operan a través del espacio aéreo francés, las muy frecuentes huelgas de los controladores aéreos en Francia ejercen una mayor presión sobre las operaciones. IAG sigue realizando gestiones con otras aerolíneas y A4E para fomentar la acción del gobierno francés y de la UE para permitir la libre circulación del tráfico que sobrevuela Francia durante las huelgas, una política ya adoptada por varios Estados miembros de la UE.

"IAG mantiene un estrecho contacto con los reguladores de los principales mercados del mundo para garantizar una relación positiva y exponer las ventajas de sus operaciones".

La preocupación de los reguladores de la aviación por los intereses de los consumidores es comprensible tras las perturbaciones de 2022 y otros factores externos y hubo acontecimientos relacionados en diferentes jurisdicciones para las aerolíneas de IAG. En la UE, las autoridades nacionales respondieron a la recuperación del sector y a la elevada demanda de los consumidores de diferentes maneras, desde propuestas para limitar las tarifas aéreas en un Estado miembro de la UE hasta propuestas para establecer tarifas mínimas en otro. IAG dialogó con los responsables políticos para explicarles las ventajas que supone para los consumidores la posibilidad de elegir en el competitivo mercado de la aviación en la UE.

En Reino Unido, IAG mantuvo contactos con la autoridad de aviación civil (CAA) sobre los planes para introducir un marco de accesibilidad para las aerolíneas que refleje su sistema actual y que califique a los aeropuertos en función de la calidad del suministro de sillas de ruedas. Las aerolíneas de IAG fomentan el apoyo a los pasajeros con necesidades adicionales y creen que el diálogo y la comunicación entre sectores para mejorar el servicio al cliente tendrán mejores resultados para los pasajeros afectados que la normativa. Reino Unido también realizó consultas sobre posibles normas para restringir los "precios por goteo" durante las ventas en línea con el fin de garantizar que los clientes dispongan de toda la información pertinente en el punto de compra adecuado. Canadá también introdujo nuevos requisitos para que las aerolíneas expongan sus políticas de accesibilidad y consultó sobre propuestas para aumentar la protección de los pasajeros. Del mismo modo, EE.UU. publicó avisos de propuestas de reglamentación en varios ámbitos, como el de mejorar los reembolsos a los clientes. A finales de 2023, la Comisión Europea presentó una propuesta sobre los derechos de los pasajeros multimodales, centrada en los derechos de acceso a los billetes que cubren diferentes medios de transporte.

IAG respondió a las consultas pertinentes y dialogó directamente y a través de nuestras asociaciones sectoriales para informar a los reguladores, proponer una regulación equilibrada y evitar la introducción de normas adicionales que obstaculicen la competitividad del sector. La Presidencia española de la UE en 2023 brindó una oportunidad adicional para mantener contactos en Madrid y Bruselas.

Regulación económica de las infraestructuras en monopolio

La regulación de las infraestructuras y los precios de la aviación fue otra de las áreas de interés en 2023. En Irlanda, la DAA recurrió la decisión de diciembre de 2022 de la autoridad irlandesa de aviación (IAA) sobre el nivel máximo de las tasas aeroportuarias en el aeropuerto de Dublín para el periodo 2023-2026. Esta decisión, que tiene en cuenta el impacto que la pandemia de COVID-19 tuvo en la industria de la aviación, también prevé una desgravación por inversión de capital de aproximadamente 3.000 millones de euros. IAG apoyó ampliamente la determinación final de las tasas por parte de la IAA y se ha unido a los procedimientos de apelación en calidad de parte afectada.

En España, la IATA y la asociación española de aerolíneas ALA se opusieron a la propuesta de AENA de aumentar las tasas para 2024, lo que rompería el límite establecido en el documento de regulación aeroportuaria (DORA II) que fija el régimen de tasas aeroportuarias de AENA para 2022-2026. IAG apoya ampliamente las objeciones de las asociaciones.

En octubre, la autoridad de competencia y mercados de Reino Unido (CAA) confirmó, tras estudiar las alegaciones de aerolíneas y aeropuertos, que estaba esencialmente satisfecha con la revisión económica de la CAA sobre las tasas del aeropuerto de Londres Heathrow. Es positivo que las tasas en 2024 sean más bajas en términos nominales que en 2023 y que después se mantengan esencialmente estables durante el resto del periodo de regulación hasta

2026. Sin embargo, el aumento tan significativo permitido en 2022 y 2023 (a pesar de no permitir que la mayor parte del aeropuerto de Londres Heathrow recupere los ingresos no obtenidos debido a la pandemia) significa que las tasas del aeropuerto de Londres Heathrow siguen estando entre las más altas del mundo y no son competitivas. IAG pretende colaborar con la CAA y el departamento de transportes para mejorar el marco regulador de cara al futuro.

La importancia de las infraestructuras de aviación para las aerolíneas y sus clientes se puso de manifiesto con el fallo de software que sufrieron los Servicios Nacionales de Tráfico Aéreo (NATS) de Reino Unido el 28 de agosto. Aunque el servicio se recuperó el mismo día, su interrupción de varias horas supuso un coste considerable para las compañías operadoras de IAG, derivado no solo de la gestión de dicha interrupción, sino también de proporcionar a los clientes la atención necesaria, alojamiento, comunicación y gastos de viaje. Si bien las aerolíneas de IAG aceptan la necesidad de atender a sus clientes de esta manera, también animan a que se reforme la normativa sobre consumo EU261 y su equivalente en Reino Unido para reconocer la corresponsabilidad de los

proveedores de servicios de navegación aérea y los aeropuertos en cuanto a los costes en los que se incurra cuando los retrasos y cancelaciones sean ocasionados por dichos proveedores y aeropuertos.

Este desafortunado incidente de NATS se produjo durante la revisión reglamentaria de precios por parte del regulador cuyos resultados contemplan un aumento del 25% de la tarifa unitaria media en términos nominales con respecto a 2022. Este aumento se debe a que el sistema regulador incluye un sistema de reparto de riesgos de tráfico que permite a NATS recuperar los ingresos perdidos por la pandemia. No obstante, la decisión incluye reducciones en la base de costes subyacentes de NATS En Route Limited hasta 2027 y proporciona un equilibrio entre la eficiencia y la prestación eficaz de servicios.

A través de A4E, IAG también entabló conversaciones con el organismo de evaluación del rendimiento de la Comisión Europea con el objetivo de impulsar la eficiencia, la relación calidad-precio y el rendimiento operativo de los proveedores de servicios aéreos no regulares en Europa. IAG apoya la puesta en marcha de Cielo Único Europeo (Single European Sky) para obtener beneficios medioambientales y económicos a largo plazo.

Relaciones internacionales

IAG mantiene un estrecho diálogo con los reguladores de los principales mercados de todo el mundo para garantizar una relación positiva y reafirmar las ventajas de sus operaciones. En este sentido, se incluye el seguimiento de la evolución de los acuerdos internacionales de servicios aéreos y la contribución a las conversaciones gubernamentales, cuando proceda, entre los estados donde se encuentran las sedes de las compañías operadoras de IAG y los estados que representan a mercados importantes de todo el mundo.

Por ejemplo, en noviembre asistimos a la reunión especial del Comité conjunto de la UE y EE.UU. sobre transporte aéreo que estudió la queja presentada por EE.UU. contra la UE en relación con la reducción de capacidad impuesta en el aeropuerto Schiphol de Ámsterdam. Junto con otras compañías aéreas, IAG sostiene que cualquier cuestión de capacidad de este tipo deberá resolverse con referencia al enfoque equilibrado de la OACI, que considera de forma justa las prestaciones y los aspectos negativos de la actividad aérea. Acogimos con satisfacción la decisión del Gobierno de los Países Bajos en octubre de detener sus planes y seguimos defendiendo el uso continuado de toda la capacidad disponible en el aeropuerto de Schiphol de Ámsterdam y la necesidad de abordar las preocupaciones medioambientales a través de otras medidas.



Información adicional

Índice

Sección	Subsecciones
A.1.3a.-3.b. Planeta: cambio climático	Emisiones de alcance 1 y 2 y comentarios, emisiones de alcance 3 y comentarios
A.2.a.-2.4. Planeta: temas generales	Definiciones de ruido, residuos, biodiversidad y agua
B.2.a-2.d. Personas	Indicadores clave de la plantilla, empleo y organización del trabajo, rotación de la plantilla, otras cuestiones e indicadores sociales y relacionadas con los empleados
B.8.1.-8.3. Retribución y brecha salarial	Retribución media por género/edad/categoría profesional, retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección
B.9.1.-9.5. Prosperidad	Impacto de la Sociedad en el empleo y el desarrollo local, gestión de las relaciones con los consumidores, subvenciones públicas recibidas, resultado contable antes de impuestos, impuesto sobre la renta pagado
C.8. Gobierno	Descripción de la taxonomía de la UE y actividades relacionadas con 2023: metodología/recopilación de datos, actividades elegibles, KPI de ingresos, KPI de OPEX, KPI de CAPEX
D. Índice	Referencias a las normas GRI y páginas

A. Planeta: Cambio climático

Véanse las secciones A.1. y A.2. para los indicadores de 2023 y las tendencias a 5 años.

A.1.3a. Emisiones de Alcance 1 y 2

Normas relevantes: GRI 301-1, 302-1, 303-3, 305-3/4/5

Comentarios sobre los principales indicadores de cambio climático

Indicador de la huella	Descripción	Tendencias en 2023
Emisiones de Alcance 1 (brutas)	<p>Emisiones directas asociadas a las operaciones de IAG que incluyen el uso de combustible de aeronaves, diésel, gasolina, gas natural y halón. Las fuentes de emisiones son los motores de los aviones, calderas, unidades auxiliares de potencia de aeronaves y motores de vehículos terrestres.</p> <p>Las emisiones brutas incluidas las reducciones derivadas del uso de combustible sostenible de aviación (SAF), de acuerdo con las normas de contabilidad internacionalmente aceptadas.</p> <p>La reducción de las emisiones 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 de análisis del ciclo de vida (ACV), y restándolo de nuestras emisiones derivadas del uso de combustible de aviación.</p>	<p>En 2023 las emisiones de Alcance 1 aumentaron a 25,7 millones de toneladas (MT), lo que supone un incremento del consumo de combustible de un 22% interanual, debido al aumento en la demanda de vuelos.</p> <p>Las reducciones de emisiones por el uso de SAF aumentaron hasta las 157,1 mil toneladas de CO₂e en 2023, lo que supone un incremento del 418% interanual y representa el 0,6% de la reducción total de emisiones.</p>
Emisiones de Alcance 2	<p>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 producida por los proveedores. Las emisiones según la ubicación se basan en la intensidad de carbono de las redes eléctricas nacionales.</p> <p>El CO₂e se calcula utilizando los factores gCO₂e/kWh de las agencias nacionales de Irlanda, España y Reino Unido, y los factores nacionales de emisión de electricidad de la IEA.</p>	<p>Las emisiones basadas en el mercado en 2023 aumentaron a 12,4 kT debido al aumento de la actividad comercial. Las emisiones basadas en la ubicación aumentaron a 56,5 kT.</p> <p>El 81% de la electricidad que consumimos en 2023 procede de fuentes renovables (véase la sección Electricidad renovable más adelante).</p> <p>Cuando no se disponía de datos sobre la electricidad de las oficinas en el extranjero, los kWh se calcularon sobre la base del espacio alquilado en m², multiplicado por los factores kWh/m² relevantes basados en datos históricos.</p>
Emisiones de Alcance 3	<p>Emisiones indirectas asociadas a los productos que el Grupo compra y vende. 12 de las 15 categorías de Alcance 3, según la definición del Protocolo de Gases de Efecto Invernadero se consideran relevantes.</p> <p>IAG continúa revisando los cálculos de las emisiones de Alcance 3 en línea con los últimos enfoques y datos. Consulte la descripción de los indicadores de emisiones de Alcance 3 en esta sección para obtener más detalles.</p>	<p>Las emisiones de Alcance 3 aumentaron a 6,5 Tm debido al aumento de la actividad comercial. La categoría 3 (Combustible y actividades relacionadas con la energía) representa la mayor parte de las emisiones de Alcance 3 (83%), y aumentó de 4,4 Tm a 5,4 Tm en 2023.</p> <p>Hemos capturado las emisiones de la categoría 1 del Alcance 3 mediante dos metodologías distintas en 2023. Las prácticas de reporte existentes muestran una disminución de las emisiones de 268 toneladas reportadas en 2022 a 204 toneladas en 2023.</p> <p>Tras una prueba realizada por IAG GBS con Watershed, nuestras emisiones para 2023 se estiman en 2,77 MT. Seguimos perfeccionando nuestro enfoque en otras categorías de Alcance 3. Consulte la Sección A.1.3b. para obtener más detalles.</p>
Indicador de evolución	Descripción	Tendencias en 2023
Intensidad de las emisiones de carbono de los vuelos	<p>Gramos de CO₂ por pasajero-kilómetro (gCO₂/pkm) es una medida sectorial estándar para la eficiencia del 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.</p> <p>Este cálculo excluye el combustible de aviación utilizado por las franquicias, la carga transportada en otras aerolíneas y las pruebas de motores. Excluye a los pasajeros que no se presentan al embarque, de acuerdo con las directrices del sector.</p>	<p>La mejora a 80,5 gCO₂/pkm, lo que supone una mejora de 3,6% interanual, se debe a la recuperación del coeficiente de ocupación de pasajeros, las iniciativas de eficiencia operativa y el uso de SAF. Esto representa una mejora de más del 10% desde 2019. El Grupo está encaminado a alcanzar su objetivo de 80,0 gCO₂/pkm para 2025.</p> <p>El valor de pasajeros-km utilizado en el cálculo de 2023 es de 273.607 millones y el de toneladas-km de carga es de 4.386 millones.</p>
Emisiones de Alcance 1 (netas)	<p>Las emisiones netas se calculan sobre la base de las emisiones brutas menos cualquier ahorro de carbono derivado del cumplimiento de las obligaciones del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE) de la UE, Suiza y Reino Unido, los volúmenes de compensaciones adquiridas para cumplir las obligaciones del Régimen de Compensación y Reducción de Emisiones de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) y los volúmenes de compensaciones adquiridos voluntariamente por IAG.</p> <p>Los derechos del RCDE adquiridos a otros sectores equivalen a una reducción neta, de acuerdo con las directrices de la Comisión Europea. IAG lleva publicando las emisiones netas desde 2017 utilizando esta metodología.</p>	<p>Las emisiones de Alcance 1 en 2023 alcanzaron las 22,8 MT.</p> <p>El Grupo proyecta alcanzar el objetivo de 22 MT para 2030 (una reducción del 20% con respecto a 2019), según la hoja de ruta de la sección A.1.2.</p> <p>Las emisiones netas de 2023 se redujeron en 2,6 TM gracias a la participación en los esquemas RCDE, así como a la compensación de los vuelos domésticos de British Airways y a la compensación del Grupo de los viajes por motivos de trabajo. Adicionalmente se compensaron 3,3 kT a través de los programas de compensación voluntaria ofrecida a clientes de las compañías operadoras del Grupo.</p> <p>Las reducciones netas de emisiones se lograrán mediante el uso de créditos elegibles dentro de CORSIA cuando las emisiones internacionales globales superen la línea de base acordada en la Asamblea General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Se espera que esto ocurra a partir de 2024.</p>

Indicador de evolución	Descripción	Tendencias en 2023
Electricidad renovable	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.	Este porcentaje incluye el uso de electricidad procedente de instalaciones parcialmente fuera del control operativo de IAG. La electricidad renovable en 2023 se mantuvo en el 81% debido a la falta de nuevo suministro de electricidad renovable en las instalaciones aeroportuarias relevantes y en las oficinas alquiladas en el extranjero.

Descripción y comentarios sobre parámetros adicionales del cambio climático

Indicador	Unidad	Descripción	Tendencias en 2023
Intensidad de las emisiones de carbono (Alcance 2)	gCO ₂ /km	Basado en las emisiones de Alcance 2 relativas a la ubicación divididas por la actividad comercial, medida en pasajeros-km de ingresos, incluida la carga. Complementa el indicador de intensidad de emisiones basada únicamente en los vuelos.	En 2023 la eficiencia mejoró a 0,18 gCO ₂ /pkm, comparado con 0,20 gCO ₂ /pkm en 2022, ya que el coeficiente de ocupación de pasajeros volvió a los niveles normales tras la pandemia de COVID-19.
Iniciativas de reducción de GEI	'000 toneladas CO ₂ e	Reducciones de CO ₂ e como resultado de iniciativas específicas de eficiencia que comenzaron en el año del informe. Se excluyen las reducciones derivadas de cambios externos aplicables a todas las aerolíneas, como los cambios en el espacio aéreo.	El aumento del 5% anual a 86,7 kT se debe a las iniciativas de eficiencia del Grupo en toda la fase de vuelo, incluidos el despegue, el crucero, la aproximación y el aterrizaje, así como el lavado de motores.
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 hub y las instalaciones de mantenimiento. En la página anterior se ofrece una descripción detallada del cálculo de las emisiones de Alcance 2.	El consumo de electricidad aumentó a 216.968.602 kWh en 2023, un aumento del 1% respecto al año anterior, a medida que se recuperan los niveles de ocupación en las instalaciones en tierra y las oficinas tras la pandemia de COVID-19. 81% de los kWh provienen de fuentes de energía renovable, principalmente energía eléctrica renovable.
Energía	kWh	La suma de los kWh anteriores y el uso de energía procedente del combustible. El uso de energía del combustible se basa en los volúmenes de combustible de aviación, gasóleo, gasolina, gas natural y gasóleo, multiplicados por los últimos factores de conversión disponibles del Gobierno de Reino Unido. Los factores británicos se utilizan en todo el Grupo por considerarse los más sólidos disponibles.	El consumo de energía aumentó hasta alcanzar un 85% del consumo de 2019, lo que supone un incremento del 24% interanual. El combustible de aviación representa más del 98% de los MWh ya que se dispone de volúmenes limitados de SAF.
Ingresos por tonelada de CO₂e	€/tonelada CO 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.	El valor para 2023 mejoró hasta los 1.145€/tonelada de CO ₂ e, lo que supone un incremento interanual del 5% y un 38% respecto a los niveles anteriores a la pandemia.
CO₂ por tonelada-kilómetro de ingresos	gCO ₂ e/RTK	El número total de toneladas generadoras de ingresos, tanto de pasajeros como de carga, multiplicado por la distancia volada. Los gramos de CO ₂ por tonelada-kilómetro de ingresos (gCO ₂ e/RTK) 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). Esta indicador representa la distancia volada y el peso transportado asociados a los pasajeros que generan ingresos en un vuelo. Para la distancia volada, se utiliza la distancia ortodrómica y para el peso, el incluido en la masa y centrado de la aeronave que, según la política de cada compañía aérea, se puede utilizar un valor por defecto de 100 kg, que representa el peso del pasajero más el equipaje de mano, o un valor diferente aprobado por las autoridades competentes.	El valor para 2023 fue de 0,805 gCO ₂ e/RTK, lo que supone una reducción del 4% interanual. Esto es coherente con las mejoras observadas en la intensidad de las emisiones de carbono de los vuelos, impulsadas por la recuperación de los factores de ocupación de pasajeros, las iniciativas de eficiencia operativa y el uso de SAF.
Uso de combustible para aviones	toneladas	Combustible de aviación utilizado en la flota de aeronaves y en las pruebas de motor durante el año de referencia.	El aumento interanual del 22% en el uso de combustible para aeronaves, hasta las 8,1 TM, se debe a la recuperación de la demanda de vuelos. El combustible de aviación está en un 16% por debajo de los niveles de 2019.
Edad de la flota	años	Edad media de las aeronaves de la flota de IAG a 31 de diciembre de 2023. La edad media de las aeronaves operativas aumenta cada año. Esto se ve compensado por el impacto de las nuevas entregas y bajas.	Edad media de la flota aumentó de 11,9 a 12,0 años.

A.1.3b. Emisiones de Alcance 3

En 2021, IAG fue el primer grupo de aerolíneas en fijarse como objetivo alcanzar las cero emisiones netas de Alcance 3 para 2050. Esto se complementó con un objetivo de reducción del 20 % de las emisiones netas de Alcance 3 para 2030, en comparación con la base de referencia de 2019.

Estos objetivos se cumplirán en colaboración con los proveedores y grupos de interés, mediante el seguimiento del desempeño sostenible de los proveedores, el diálogo con los proveedores en sus planes de sostenibilidad, la incorporación de requisitos climáticos en las cláusulas contractuales de los proveedores y las especificaciones de los productos, y la contabilización del cumplimiento de los objetivos existentes de los proveedores. IAG ya está encaminada a alcanzar el objetivo de 2030.

IAG ha evaluado las 15 categorías de emisiones de Alcance 3, tal y como se definen en el Protocolo de Gases de Efecto Invernadero (GEIs), y ha identificado 12 categorías relevantes. El Grupo tiene más de 15.000 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 para aviones y el gasto en aeronaves, incluidos en las categorías 3 y 2 respectivamente. Cuatro categorías representan más del 90 % del impacto evaluado del Alcance 3 de IAG.

IAG sigue mejorando los cálculos del Alcance 3 basándose en los datos e hipótesis más recientes. En 2023, IAG GBS desarrolló una prueba con la empresa Watershed para mejorar el reporte de las emisiones de Alcance 3, categoría 1. En mediciones anteriores, IAG reportó las emisiones de Alcance 3.1 basándose únicamente en el uso del agua. La metodología con Watershed recalculó las emisiones de Alcance 3.1 utilizando un enfoque basado en el gasto y un análisis detallado de las emisiones de la cadena de suministro de IAG. Los datos de esta prueba se presentan en la tabla siguiente, comparados con los valores de emisiones de nuestra metodología anterior.

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 recalcularse. Cualquier cambio significativo se facilitará en informes futuros con las correspondientes explicaciones.

Las emisiones totales de Alcance 3 en 2023 son de 6.526.467 toneladas de CO₂e, frente a 5.495.408 toneladas de CO₂e en 2022.

Categoría de Alcance 3 en toneladas CO ₂ e ¹	Método ²	Vs. año anterior	Vs. 2019	2023	2022	2021	2020	2019
Categoría 3: Producción relacionada con el combustible y la energía	Combustible/datos medios	23%	(15%)	5.424.914	4.399.985*	2.266.587	2.284.992	6.371.621
Categoría 2: Bienes de inversión	Datos híbridos	(45%)	(77%)	128.000	232.000	424.000	912.000	568.000
Categoría 14: Franquicias	Específico de la franquicia	(5%)	(44%)	449.848	475.576	369.718	235.167	810.334
Categoría 9: Transporte y distribución <i>downstream</i>	A base de combustible	2%	(33%)	166.666	165.037	174.708	157.554	248.574
Categoría 11: Uso de productos vendidos	Otros	108%	30%	317.472	152.268	65.391	59.081	244.459
Categoría 7: Desplazamientos de los trabajadores	Datos medios	33%	(45%)	9.674	7.294	5.514	5.720	17.515
Categoría 5: Residuos generados en las operaciones	Específico para cada tipo de residuo	51%	12%	4.209	2.790	2.234	2.872	3.747
Categoría 1: Bienes y servicios adquiridos	Datos medios	(24%)	(70%)	204	268	229	525	689
(Datos tras el ensayo metodológico revisado con Watershed)				2.762.833	2.028.326	1.172.771	1.398.858	2.731.217
Otras categorías: 4, 6, 8	Varía	(6%)	2012%	6.864	7.330	2.567	1.807	325
Categoría 13: Activos arrendados <i>downstream</i>	Activos específicos	(67%)	n/a	17.617	52.860	14.042	0	0
TOTAL Emisiones de Alcance 3		19%	(21%)	6.526.467	5.495.408*	3.324.992	3.659.717	8.265.262

El símbolo "*" significa actualizado con los últimos datos disponibles

1 Enumeradas por orden de mayor a menor impacto climático en 2019. A excepción de las emisiones de categoría 1 de Alcance 3, se agrupan las categorías inferiores a 1.000 toneladas en 2019.

2 Tal y como se describe en el Protocolo de GEIs "Orientaciones técnicas para el cálculo de las emisiones de Alcance 3".

Categoría de Alcance 3	Descripción	Tendencias en 2023
Categoría 1: Compra de bienes y servicios	Emisiones de actividades que representan categorías significativas de gasto y datos disponibles. Actualmente se basa en el suministro y consumo de agua en oficinas e instalaciones, lavanderías y agua potable transportada a bordo. Los valores de CO ₂ e se calculan multiplicando los m ³ de agua utilizados por los factores de conversión del gobierno británico.	Emisiones de categoría 1 de Alcance 3 204. Supone una reducción del 24% respecto a 2022 debido a la reducción del consumo de agua interanual, basándonos en nuestra metodología actual. IAG GBS completó una prueba con Watershed en 2023 para revisar la metodología de captura de emisiones de categoría 1 de Alcance 3. La metodología implicaba un cálculo basado en el gasto aplicado a la cadena de suministro de IAG. Las emisiones de la categoría 1 del Alcance 3 utilizando la metodología Watershed fueron de 2.762.833 en 2023.
Categoría 2: Bienes de inversión	Emisiones asociadas a la fabricación y retirada de aeronaves. Calculadas multiplicando el número de aviones entregados y retirados en el año de referencia por una tCO ₂ e efectiva por aeronave, basada en las emisiones operativas reportadas por los fabricantes de aeronaves y motores en 2018 y 2019.	Emisiones de categoría 2 de Alcance 3 128.000. Supone una reducción del 45% respecto a 2022, reflejando las altas y bajas de aeronaves en 2023. 2020 es inusualmente alto debido al número de retiradas aceleradas de flota relacionadas con COVID-19.
Categoría 3: Producción relacionada con el combustible y la energía	Las emisiones de pozo a tanque procedentes del uso de combustible de aviación, el uso 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 normalizados del Gobierno de Reino Unido.	Emisiones de categoría 3 de Alcance 3 5.424.914. Este valor está directamente relacionado con el uso de combustible. El aumento del 23% interanual se debe a la recuperación de la demanda de vuelos.
Categoría 4: Transporte y distribución <i>upstream</i>	Emisiones de los vehículos subcontratados utilizados en las operaciones del <i>hub</i> o en las operaciones de carga.	Emisiones de categoría 4 de Alcance 3 5.042. Basado en datos de 2020, pero no materiales.
Categoría 5: Residuos generados en las operaciones	Emisiones asociadas al tratamiento de residuos mediante reciclado, recuperación, incineración o vertedero. Estas se calculan multiplicando los volúmenes totales de residuos extrapolados a escala mundial por los factores de conversión CO ₂ e/tonelada apropiados del gobierno británico.	Emisiones de categoría 5 de Alcance 3 4.209. El aumento del 51% en 2023 se debe a los mayores volúmenes de residuos generados a bordo como consecuencia del incremento de la actividad aérea.
Categoría 6: Viajes de negocios	Emisiones de combustible para aviones relacionadas con los viajes del personal de IAG en otras aerolíneas. Los viajes del personal en aeronaves de IAG se incluyen en las emisiones de Alcance 1. Las emisiones de los hoteles de la tripulación se incluyeron en 2023, cuando se disponía de esos datos.	Emisiones de categoría 6 de Alcance 3 1.821. El descenso interanual del 53% en las emisiones de 2023 refleja los cambios en las actividades empresariales tras la pandemia de COVID-19 y el mayor uso de las TI para las comunicaciones internas en las oficinas.
Categoría 7: Desplazamientos de empleados	Emisiones de los desplazamientos del personal hacia y desde los lugares de trabajo. A falta de datos detallados sobre los desplazamientos del personal, se calculan multiplicando el número de empleados equivalentes a tiempo completo (ETC) en el período de referencia por la distancia media de desplazamiento (km) y la intensidad media ponderada de carbono (CO ₂ e/km) de los desplazamientos basada en la encuesta nacional de desplazamientos del gobierno británico.	Emisiones de categoría 7 del Alcance 3 9.674. Un aumento del 33% interanual debido a la mayor actividad comercial, pero inferior al de 2019, ya que parte del personal sigue trabajando desde casa.
Categoría 8: Activos arrendados <i>upstream</i>	Emisiones de combustible de aviación de cualquier aeronave alquilada a otras compañías de forma estacional.	No es aplicable en 2023 ya que no se ha realizado ninguna actividad relevante, pero puede serlo en el futuro.
Categoría 9: Transporte y distribución	Emisiones derivadas del uso de combustible en el transporte aéreo o terrestre de mercancías subcontratado.	Emisiones de categoría 9 de Alcance 3 167.666. El aumento en 2023 se debe a la mayor operaciones de carga.
Categoría 11: Uso de productos vendidos	Emisiones relacionadas con productos adquiridos por los miembros del programa Avios, utilizando puntos Avios. Las compras de vuelos de IAG se incluyen en el Alcance 1 de las emisiones. Las categorías de productos reportadas aquí son vuelos en aerolíneas no pertenecientes a IAG, estancias en hoteles y alquiler de coches, ya que son las categorías más materiales.	Emisiones de Alcance 3 categoría 11 317.472. El aumento en 2023 se debe a que el comportamiento de compra de los clientes de Avios vuelve a niveles cercanos a los anteriores a la pandemia, a medida que se recupera la demanda de viajes.
Categoría 13: Activos arrendados <i>downstream</i>	Emisiones de combustible de aviación de cualquier aeronave arrendada a otras compañías de forma estacional.	Emisiones de Alcance 3 categoría 13 17.617. En 2023, las emisiones se redujeron en un 67% interanual debido al arrendamiento de aviones a otra compañía aérea.
Categoría 14: Franquicias	Emisiones procedentes de la quema de combustible de la franquicia de aeronaves.	Emisiones de Alcance 3 categoría 14 449.848. En 2023 la actividad en franquicia disminuyó un 5% a medida que se recupera la demanda de vuelos.

A.2. Planeta: otros

A.2.1a. Definiciones de residuos

Normas relevantes: GRI 306-1/2/3 (2020)

Véase la sección A.2.1 para los indicadores de residuos de 2023 y una descripción de los objetivos de residuos “5 para 2025”.

Tipo de residuo	Indicador de residuos	Descripción de los indicadores
Plástico de un solo uso	Volumen	Artículos fabricados total o parcialmente con plástico que normalmente están destinados a usarse solo una vez o durante un breve período de tiempo antes de desecharse. Alineado con la definición de la UE.
A bordo	kg/pasajero	Numerador: Los residuos a bordo son tanto de cabina como de catering. Los residuos de cabina se definen como 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 de 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 (<i>hub</i>), 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 de cargas perecederas o peligrosas. Denominador: Toneladas de carga y correo gestionadas en tres centros 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 horas-persona disponibles en las instalaciones de mantenimiento, recopiladas por los equipos de mantenimiento.
Oficina	kg/empleado	Numerador: Materiales de impresión, papelería de oficina y catering in situ. Incluye oficinas, instalaciones de formación y centros de llamadas irlandeses, españoles y británicos. Incluye residuos tecnológicos, definidos principalmente como equipos de centros de datos y equipos informáticos propiedad de IAG. Denominador: Total de empleados al final del período de reporte.
Método de eliminación de residuos		Descripción (según las normas GRI 306)
Vertederos		Se define como “el depósito final de residuos sólidos enterrados o sobre el nivel del suelo en vertederos artificiales”. Incluye: residuos enviados directamente a eliminación. Excluye: residuos enviados a terceros.
Incinerado		Definida como “quema controlada de residuos a altas temperaturas”. Incluye: incineración con recuperación de energía.
Recuperado		Definida como “cualquier operación en la que productos, componentes de productos o materiales que se han convertido en residuos se utilizan o se preparan para ser utilizados para cumplir un fin en lugar de nuevos productos, componentes o materiales que, de otro modo, se habrían utilizado para ese fin”. Incluido: energía procedente de los residuos, si la incineración cumple determinadas normas establecidas. Excluye: transformación en materiales que se utilizarán como combustibles.
Reciclado		Definido como “transformación de productos o componentes de productos que se han convertido en residuos, para fabricar 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.

A.2.2a. Definiciones de ruido

En la sección A.2.2 se describen y exponen los parámetros de medición del ruido. IAG solo reporta sobre las normas más estrictas de la OACI y del Comité de la OACI para la protección del medioambiente y la aviación (CAEP). Desde hace varios años, el Grupo cumple más del 97% de las normas del capítulo 4 de la OACI y del capítulo 4 del CAEP.

Indicador	Unidad	Descripción	Tendencias en 2023
Contaminación acústica por aterrizaje y despegue	QC/ciclo de aterrizaje y despegue	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) del Gobierno británico 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.	Este valor ha mejorado un 2% desde 2022 y un 14% desde el 2019, debido al uso de aeronaves nuevas más silenciosas. Los valores pueden fluctuar año tras año debido a factores como la combinación de vuelos de corto y largo radio.
NOx por aterrizaje y despegue	kg/ciclo de aterrizaje y despegue	Emisiones medias de los contaminantes atmosféricos de óxidos de nitrógeno (NO _x) al despegar y aterrizar los aviones. Este cálculo tiene en cuenta las certificaciones de motores y los modelos de aeronaves que operaron durante el año, incluidas las aeronaves arrendadas, tomando como referencia la información de la base de datos de emisiones de la OACI.	Este valor ha aumentado >1% desde 2022, pero ha mejorado un 4% desde 2019. El aumento en el número de vuelos justifican el aumento interanual, pero la reducción de emisiones NOx desde 2019 se debe al uso de aeronaves más nuevas.
Capítulo 14 de la OACI	% de la flota dentro de la norma	Las normas de capítulo de la OACI comparan el ruido de los aviones con límites normalizados que son una combinación de niveles de ruido lateral, de aproximación y de sobrevuelo. Las normas más estrictas son más rigurosas. El capítulo 14 se aplica a las nuevas aeronaves certificadas a partir del 1 de enero de 2017.	62% Un aumento de 3 puntos porcentuales con respecto a 2022 y de 9 puntos con respecto a 2019. El cumplimiento continuará debido a la introducción de aeronaves nuevas en la flota y a la continua retirada de aeronaves antiguas.
Capítulo 6 de la CAEP	% de la flota dentro de la norma	Las normas CAEP de la OACI se refieren a las emisiones de NOx de los motores de las aeronaves. Las normas superiores son más estrictas. La norma CAEP 6 NOx se aplica a los motores fabricados a partir del 1 de enero de 2008.	81% Un aumento de 1 punto porcentual con respecto a 2022 y de 3 puntos con respecto a 2019. La mejora está impulsada por la modernización de la flota.
Capítulo 8 de la CAEP	% de la flota dentro de la norma	La norma CAEP 8 se aplica a los motores fabricados a partir del 1 de enero de 2014.	47% Un aumento de 6 puntos porcentuales con respecto a 2022 y de 12 puntos con respecto a 2019. La mejora está impulsada por la modernización de la flota.

A.2.3. Biodiversidad

La biodiversidad no se considera actualmente una cuestión material para IAG, pero la Compañía está tomando medidas para gestionar y mitigar sus impactos sobre la biodiversidad cuando se considere relevante. Un método clave para mitigar los impactos sobre la biodiversidad es garantizar que los proyectos de SAF se ajusten a los principios de la Mesa Redonda sobre Biomateriales Sostenibles (RSB) o a las normas de la Certificación Internacional de Sostenibilidad y Carbono (ISCC). Otras medidas para gestionar el impacto en la biodiversidad incluyen:

- Las aerolíneas de IAG son firmantes de la Declaración del Palacio de Buckingham sobre la prevención del tráfico mundial de especies silvestres.
- El Grupo aplica una gobernanza activa en torno a los proyectos de compensación en el extranjero para tener en cuenta su impacto en la biodiversidad.
- British Airways posee aproximadamente 20 hectáreas de las 300 hectáreas de zonas verdes que rodean la sede central de Londres, que incluyen praderas, lagos y estanques, y cuenta con guardas que gestionan activamente estos hábitats.

A.2.4. Agua

Normas GRI relevantes: GRI 303-3

El consumo de agua no es una tema material para IAG. Sin embargo, el uso del agua se monitoriza en todo el Grupo e IAG consumió 539.791 m³ de agua en 2023 entre oficinas, instalaciones en tierra y agua potable a bordo de los aviones. La reducción de 2023 se debe a la estabilización de las operaciones del Grupo tras la pandemia.

Indicador	Unidad	Vs. año anterior	2023	2022	2021	2020	2019
Consumo de agua	'000 m ³	(15%)	540	638	544	525	655

B. Personas

Las secciones B.1. a B.6. figuran en páginas anteriores de este informe.

B.2a. Indicadores clave de la plantilla

Plantilla: género y edad

Normas relevantes: GRI 2-7; GRI 405-1

Número total y distribución de los empleados por género

Indicador	Plantilla			Plantilla (%)		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Mujer	9%	31.807	29.193	0 puntos	44%	44%
Hombre	9%	39.987	36.851	0 puntos	56%	56%
Total	9%	71.794	66.044	-	100%	100%

Número total y distribución de los empleados por edad

Indicador	Plantilla			Plantilla (%)		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Más de 50 años	9%	22.493	20.730	0 puntos	31%	31%
Entre 30 y 50	5%	34.735	33.090	(1 punto)	49%	50%
Menos de 30 años	19%	14.560	12.224	1 punto	20%	19%
Total	9%	71.794*	66.044	-	100%	100%

*Se han omitido 6 empleados porque falta la fecha de nacimiento.

Descripción

Porcentaje de la plantilla del Grupo por género (masculino/femenino) o edad (agrupados en más de 50 años, entre 30 y 50 años, y menos de 30 años) a 31 de diciembre de 2023.

Comentarios

La distribución por género en el Grupo se ha mantenido constante en 2023, reflejando tasas de crecimiento uniformes tanto para hombres como para mujeres, teniendo en cuenta las bajas y las nuevas incorporaciones.

El grupo de edad de menos de 30 años constituye el 20% (+1 pts) de la plantilla del Grupo a finales de año, lo que refleja una menor tasa de bajas en comparación con 2022 para este grupo de edad. El descenso relativo en el grupo de edad de entre 30 y 50 años del 49% (-1 pts). refleja un perfil de contratación más normalizado en comparación con 2022, año en el que se reincorporó a la Compañía un número significativo de tripulantes de cabina con experiencia, junto con una reducción ligeramente menor de la tasa de bajas en comparación con otros grupos de edad.

Plantilla: tipos de empleo

Normas relevantes: GRI 2-7

Número total y distribución de los empleados por tipo de contrato

Indicador	Plantilla			Plantilla (%)		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Indenificado	9%	68.608	63.023	1 punto	96%	95%
Temporal	6%	3.186	3.021	(1 punto)	4%	5%
Total	9%	71.794	66.044	-	100%	100%

Número total y distribución de los empleados por jornada completa / parcial

Indicador	Plantilla			Plantilla (%)		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
A tiempo completo	3%	54.669	52.976	(4 puntos)	76%	80%
A tiempo parcial	31%	17.125	13.068	4 puntos	24%	20%
Total	9%	71.794	66.044	-	100%	100%

Descripción

La composición es un desglose de la plantilla a 31 de diciembre de 2023. Los empleados a tiempo completo se definen como aquellos que trabajan horas contractuales completas a 31 de diciembre de 2023. Un contrato de trabajo temporal tiene una fecha de finalización definida.

Comentarios

El descenso de la mano de obra temporal (-1 puntos porcentuales) se debe al cambio en España de los contratos temporales a fijos-discontinuos.

Este cambio tiene un impacto asociado en nuestra plantilla a tiempo parcial a final de año, que ahora representa el 24% de la plantilla, ya que estos trabajadores, anteriormente estacionales, ahora se incluyen en el censo final de final de año.

Plantilla: categoría profesional

Normas relevantes: GRI 2-7

Número total y distribución de los empleados por clasificación profesional

Indicador	Plantilla			Plantilla (%)		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Operaciones aeroportuarias	11%	16.784	15.091	0 puntos	23%	23%
Tripulación de cabina	8%	24.004	22.278	(1 punto)	33%	34%
Funciones corporativas	13%	15.811	14.025	1 punto	22%	21%
Mantenimiento	3%	6.972	6.782	0 puntos	10%	10%
Pilotos	5%	8.223	7.863	0 puntos	12%	12%
Total	9%	71.794	66.044	-	100%	100%

Descripción

El desglose por categorías de empleados muestra la distribución de los principales grupos de la plantilla de IAG de vuelo (tripulación de mando y cabina) y de tierra (personal de aeropuerto, corporativo y mantenimiento).

Comentarios

En 2023, el Grupo experimentó aumentos en la plantilla global en todas las funciones, con un énfasis notable en la contratación sostenida en nuestras operaciones aeroportuarias (aumento del 11%), en particular en nuestro negocio español. Además, el Grupo ha experimentado aumentos en determinadas funciones corporativas (aumento del 13%), con inversiones en puestos relacionados con los clientes y las tecnologías, en particular en nuestros centros de contacto global con los clientes y en puestos directivos en Londres Heathrow.

Plantilla: país o región

Normas relevantes: GRI 2-7; GRI 2-30

Número total y distribución de empleados por país / región (con porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos (CC))

Indicador	Plantilla			Plantilla (%)			Empleados cubiertos por CC			% cubiertos por CC		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022*
Europa	8%	67.748	62.508	(1 punto)	94%	95%	9%	61.203	56.418	0 puntos	90%	90%
Reino Unido	11%	37.500	33.835	1 punto	52%	51%	11%	33.418	30.253	0 puntos	89%	89%
España	7%	23.743	22.293	(1 punto)	33%	34%	8%	22.837	21.179	1 punto	96%	95%
Irlanda	10%	5.159	4.680	0 puntos	7%	7%	8%	4.287	3.954	(1 punto)	83%	84%
Otros países europeos	(21%)	1.346	1.700	(1 punto)	2%	3%	(36%)	662	1.032	(12 puntos)	49%	61%
África, Oriente Medio y Asia Meridional	24%	2.527	2.030	1 punto	4%	3%	(13%)	222	255	(4 puntos)	9%	13%
Norteamérica	3%	950	920	0 puntos	1%	1%	3%	678	658	(1 punto)	71%	72%
América Latina y Caribe	2%	324	318	0 puntos	0,6%	0,6%	(5%)	194	205	(4 puntos)	60%	64%
Asia-Pacífico	(9%)	245	268	0 puntos	0,4%	0,4%	(9%)	106	117	(1 punto)	43%	44%
Total	9%	71.794	66.044	-	100%	100%	8%	62.404	57.652	0 puntos	87%	87%

* Actualización de los porcentajes para 2022 debido a una discrepancia en la fórmula, que ahora refleja correctamente a 1000 empleados no cubiertos por la negociación colectiva.

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 ventajas y beneficios, 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 más convenios colectivos, calculado a partir de los efectivos al final del periodo de referencia.

Comentarios

El Grupo registró un crecimiento de la plantilla en nuestros mercados clave de Reino Unido, España e Irlanda, con un notable aumento en las operaciones aeroportuarias en España. Al mismo tiempo, las reducciones en otros países europeos (21%) están vinculadas a la reestructuración de una de nuestras unidades de negocio en Alemania. Por otra parte, el aumento de la plantilla en África, Oriente Medio y Asia Meridional (24%) se atribuye a la ampliación de los centros de contacto con los clientes en la India.

Las tasas de cobertura de los convenios colectivos se han mantenido estables en los principales mercados (Reino Unido, España e Irlanda).

B.2.b. Empleo y organización del trabajo

Normas relevantes: GRI 2-7

Número total de contratos de trabajo y distribución por tipo (promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial)

Distribución por géneros

Indicador	Contratos indefinidos			Contratos temporales		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Hombres	13%	37.337	33.003	(4%)	1.530	1.590
Mujeres	18%	29.320	24.941	(5%)	1.575	1.658
Total	15%	66.657	57.944	(4%)	3.105	3.248

Indicador	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Hombres	8%	31.952	29.602	39%	6.914	4.991
Mujeres	9%	20.796	19.059	34%	10.099	7.540
Total	8%	52.748	48.661	36%	17.013	12.531

Distribución por edad

Indicador	Contratos indefinidos			Contratos temporales		
	Vs. año anterior	2023*	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Menos de 30 años	42%	10.969	7.748	15%	1.957	1.697
Entre 30 y 50 años	10%	33.076	29.938	(27%)	1.052	1.438
Más de 50 años	12%	22.608	20.256	(11%)	96	108
Total	15%	66.657*	57.944	(4%)	3.105	3.248

Indicador	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
	Vs. año anterior	2023*	2022	Vs. año anterior	2023*	2022
Menos de 30 años	30%	10.822	8.303	84%	2.104	1.142
Entre 30 y 50 años	3%	25.737	24.895	30%	8.391	6.484
Más de 50 años	5%	16.187	15.461	33%	6.516	4.903
Total	8%	52.748*	48.661	36%	17.013*	12.531

Distribución por categorías de empleados

Indicador	Contratos indefinidos			Contratos temporales		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Operaciones aeroportuarias	20%	15.531	12.923	(25%)	864	1.155
Tripulación de cabina	18%	22.177	18.768	(12%)	1.296	1.478
Función corporativa	22%	14.215	11.648	49%	780	523
Mantenimiento	(4%)	6.649	6.894	79%	165	92
Pilotos	5%	8.085	7.710		0	0
Total	15%	66.657	57.943	(4%)	3.105	3.248

Indicador	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Operaciones aeroportuarias	0%	10.565	10.506	63%	5.830	3.572
Tripulación de cabina	5%	15.564	14.780	45%	7.909	5.465
Función corporativa	26%	13.713	10.928	3%	1.282	1.244
Mantenimiento	(3%)	6.543	6.765	22%	271	222
Pilotos	12%	6.363	5.682	(15%)	1.721	2.028
Total	8%	52.748	48.661	36%	17.013	12.531

* Se omiten 6 empleados debido a la falta de información sobre su fecha de nacimiento

Descripción

Cifras medias de cada contrato de trabajo en el que el empleado desempeñó su función durante el período de referencia (prorrataadas por el período empleado con un valor máximo de 1).

Comentarios

La plantilla media ha seguido aumentando como reflejo de la consolidación de nuestras campañas de contratación de 2022 y se sitúa ahora en 69.762. Se han producido cambios demográficos, con un aumento del 84% de los menores de 30 años en puestos a tiempo parcial, lo que refleja el cambio de los contratos estacionales en España. Paralelamente, se han producido aumentos en las operaciones aeroportuarias y en las funciones corporativas, sobre todo en los puestos de atención al cliente e informática.

Media de horas de formación

Normas relevantes: GRI 404-1

Distribución por género

Indicador	Horas de formación realizadas			% de empleados formados			Media horas de formación		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Hombres	14%	1.616.617	1.420.183	3 puntos	94%	91%	(9%)	39,3	43,3
Mujeres	1%	1.602.474	1.591.903	6 puntos	92%	86%	(18%)	55,2	67,1
Total	7%	3.219.091	3.012.086	4 puntos	93%	89%	(14%)	45,8	53,3

Distribución por categorías de empleados

Indicador	Horas de formación realizadas			% de empleados formados			Media horas de formación		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Operaciones aeroportuarias	35%	633.796	470.019	1 punto	94%	93%	4%	39,9	38,2
Tripulación de cabina	(7%)	1.574.677	1.695.211	7 puntos	93%	86%	(21%)	73,2	92,2
Función corporativa	6%	427.455	404.992	6 puntos	90%	84%	(27%)	25,2	34,5
Mantenimiento	31%	284.176	216.712	4 puntos	96%	92%	28%	40,2	31,5
Pilotos	33%	298.987	225.151	2 puntos	98%	96%	8%	33,9	31,4
Total	7%	3.219.091	3.012.086	4 puntos	93%	89%	(14%)	45,8	53,3

Descripción

Toda la formación obligatoria y no obligatoria está dentro del ámbito de aplicación y puede incluir una amplia gama de 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 y y las horas de formación media se basan en el total de horas de formación realizadas por plantilla media, distribuidas equitativamente al equivalente a tiempo completo (ETC).

Comentarios

En 2023, hubo un aumento global de las horas de formación de las cuales un 7% está en línea con nuestro crecimiento de un 9% de plantilla. La reducción sobre las horas medias de formación impartidas a la plantilla es el resultado de los programas de contratación de 2022, en los que se incorporaron a la Compañía más de 17.000 personas, sobre todo en puestos operativos, como operaciones aeroportuarias y tripulación de cabina, con una inversión en formación clave para la incorporación efectiva y la preparación para operar. Además, se impartió una importante formación de refresco a los empleados operativos existentes para reconstruir nuestra red y nuestra capacidad, por ejemplo, los pilotos volvieron a recibir formación y certificación en diferentes tipos de aeronaves.

También cabe destacar que la media de horas de formación impartidas a mujeres es más alta que la de los hombres debido a su mayor representación en los puestos de tripulantes de cabina, en los que las horas de formación son significativamente superiores a las de otro tipo de puestos.

Los datos de 2023 reflejan los efectos duraderos de las importantes inversiones en formación realizadas el año anterior. A pesar del descenso en los indicadores de formación global, el porcentaje de empleados formados se ha mantenido relativamente estable, lo que denota nuestro compromiso permanente con las carreras profesionales y el desarrollo.

Salud y seguridad en el trabajo

Normas relevantes: GRI 403-9; GRI 403-10

Lesiones con tiempo de baja

Indicador	Accidentes laborales			Tasa de gravedad de los accidentes con baja			Tasa de frecuencia de los accidentes con baja		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Operaciones aeroportuarias	41%	805	571	3%	28,9	28,0	16%	6,7	5,8
Tripulación de cabina	46%	763	523	(32%)	12,0	17,7	23%	5,3	4,3
Función corporativa	166%	88	33	(67%)	13,5	41,4	133%	0,7	0,3
Mantenimiento	22%	125	102	(28%)	23,6	32,8	21%	2,3	1,9
Pilotos	46%	73	50	18%	16,6	14,1	30%	1,3	1,0
Total	45%	1.854	1.279	(15%)	20,4	24,0	23%	3,7	3,0

Indicador	Accidentes laborales			Tasa de gravedad de los accidentes con baja			Tasa de frecuencia de los accidentes con baja		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Hombres	45%	1.035	713	(11%)	23,1	26,1	21%	3,5	2,9
Mujeres	45%	819	566	(20%)	17,0	21,2	60%	4,0	2,5
Total	45%	1.854	1.279	(15%)	20,4	24,0	23%	3,7	3,0

Absentismo

Indicador	Número de ocasiones			Horas de ausencia			Tasa de absentismo		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Operaciones aeroportuarias	5%	12.639	11.942	10%	2.110.641	1.921.075	(0,7 puntos)	8,2%	8,9%
Tripulación de cabina	6%	16.654	15.458	16%	2.044.707	1.755.966	(0,4 puntos)	6,7%	7,1%
Función corporativa	18%	7.065	6.181	11%	696.983	630.804	(0,3 puntos)	2,7%	3,0%
Mantenimiento	(10%)	4.506	5.047	(11%)	528.581	590.816	(0,7 puntos)	4,5%	5,2%
Pilotos	3%	5.283	5.131	33%	618.387	466.356	0,7 puntos	5,2%	4,5%
Total	6%	46.057	43.759	12%	5.999.299	5.365.018	(0,3 puntos)	5,7%	6,0%

Indicador	Número de ocasiones			Horas de ausencia			Tasa de absentismo		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Hombres	5%	25.108	24.326	11%	3.182.945	2.879.724	0,1 puntos	5,1%	5,0%
Mujeres	10%	20.949	19.433	13%	2.816.354	2.485.156	0,4 puntos	6,4%	6,0%
Total	6%	46.057	43.759	12%	5.999.299	5.365.018	(0,3 puntos)	5,7%	6,0%

Enfermedad profesional

Indicador	Número de ocasiones		
	Vs. año anterior	2023	2022
Hombres	(85%)	4	26
Mujeres	75%	7	4
Total	(54%)	11	30

Víctimas mortales en el lugar de trabajo

Indicador	Número de ocasiones		
	Vs. año anterior	2023	2022
Tripulación de cabina	0	0	0
Pilotos	0	0	0
Operaciones aeroportuarias	0	0	0
Función corporativa	0	0	0
Mantenimiento	0	0	0
Total	0	0	0

Descripción y metodología

Indicador	Descripción	Fórmula de cálculo
Tasa de gravedad de accidentes con baja	Mide el impacto de los accidentes laborales reflejado en el tiempo de baja de los trabajadores afectados.	$(\text{Días de trabajo perdidos}) / (\text{Número de LTI})$
Tasa de frecuencia de accidentes con baja	Un accidente con baja es una lesión no mortal derivada del trabajo o que ocurre durante el mismo y provoca una pérdida de tiempo de trabajo productivo. La unidad de medida es el número de accidentes por cada 200.000 horas trabajadas, utilizando las horas reales trabajadas.	$((\text{Horas perdidas por accidente laboral}) / (\text{Horas trabajadas} \times 200.000))$
Horas de ausencia	A efectos de este indicador, solo se incluyen las ausencias no planificadas o no autorizadas; es decir, los empleados que faltan parcial o totalmente al trabajo. Algunos ejemplos son las enfermedades de corta y larga duración, las bajas por lesiones y las ausencias sin permiso.	Suma (Horas de ausencia)
Tasa de absentismo	La tasa 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 del Grupo registra las ausencias en horas. En los casos en que se registran días (sobre todo en las categorías de pilotos y tripulación de cabina), los días se convierten a horas conforme a una tasa 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 (Reporting of Injuries, Diseases and Dangerous Occurrences Regulations) y pueden consultarse en el sitio web de Health and Safety Executive (HSE). Las enfermedades laborales en España están publicadas en el Real Decreto 1299/2006.	Número de enfermedades profesionales diagnosticadas médicamente
Víctimas mortales	Fallecimientos por causas laborales asociados a una enfermedad profesional. Para ajustarse a las directrices del GRI, las víctimas mortales como consecuencia de accidentes de trayecto solo se incluyen en los casos en que el transporte haya sido organizado por la compañía, por ejemplo, a través de un autobús o vehículo de la compañía o contratado. Los empleados de España son una excepción, pues la inclusión de este tipo de accidentes mortales es una obligación legal.	Número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo

Comentarios

En un contexto en el que negocio se ha recuperado al 96% de nuestra capacidad operativa de 2019, es notable que los datos recientes del lugar de trabajo para 2023 muestren tanto mejoras como retos en comparación con 2022 y 2019.

El aumento de la tasa de frecuencia de accidentes a 3,7 días por lesión, junto con un incremento del 45% de los accidentes, refleja una vuelta a niveles operativos más normalizados. Este cambio se atribuye a que los compañeros, que participaron en un importante período de formación durante 2022, aportan ahora horas operativas adicionales al Grupo.

Las tasas de absentismo del Grupo se han mantenido constantes en el 5,7%, y en 2023 se registraron un total de 6 millones de horas de ausencia. La mayoría de los grupos de empleados experimentaron un descenso mínimo en las tasas de absentismo.

Las enfermedades profesionales en 2023 se redujeron a 11 incidentes, la mayoría de los cuales fueron lesiones o dolencias que no suponen la incapacidad del individuo.

En 2023 no se registró ninguna víctima mortal asociada a lesiones o enfermedades profesionales.

B.2.c. Rotación de personal

Normas relevantes: GRI 401-1

Título correspondiente de la CNMV: Número total de despidos y bajas voluntarias (distribución por género, edad y categoría laboral)

Número total de bajas y tasa de rotación por género

Indicador	Bajas voluntarias			Tasa de bajas voluntarias			Bajas no voluntarias			Tasa de bajas no voluntarias		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Hombres	(3%)	2.694	2.771	(2 puntos)	6,9%	8,9%	41%	804	571	0,7 puntos	2,1%	1,4%
Mujeres	2%	2.450	2.396	0,2 puntos	7,9%	7,7%	77%	664	375	0,6 puntos	2,2%	1,6%
Total	0%	5.144	5.167	(1 punto)	7,4%	8,4%	55%	1.468	946	0,6 puntos	2,1%	1,5%

Número total de bajas y tasa de rotación por edad

Indicador	Bajas voluntarias			Tasa de bajas voluntarias			Bajas no voluntarias			Tasa de bajas no voluntarias		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Menos de 30 años	10%	2.246	2.048	3,7 puntos	17,4%	21,1%	34%	395	298	0 puntos	3,1%	3,1%
Entre 30 y 50 años	(7%)	2.014	2.174	(0,8 puntos)	5,9%	6,7%	93%	618	322	0,8 puntos	1,8%	1,0%
Más de 50 años	(6%)	884	945	(0,6 puntos)	3,9%	4,5%	40%	455	326	0,5 puntos	2,0%	1,5%
Total	0%	5.144	5.167	(1 punto)	7,4%	8,4%	55%	1.468	946	0,6 puntos	2,1%	1%

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

Indicador	Bajas voluntarias			Tasa de bajas voluntarias			Bajas no voluntarias			Tasa de bajas no voluntarias		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Operaciones aeroportuarias	(9%)	1.168	1.289	(2 puntos)	7,1%	9,1%	26%	498	394	0,3 puntos	3,0%	2,7%
Tripulación de cabina	11%	1.523	1.367	(0,3 puntos)	6,5%	6,7%	10%	306	278	0 puntos	1,3%	1,3%
Función corporativa	(4%)	1.803	1.869	(2,3 puntos)	12,0%	14,3%	251%	534	152	2,4 puntos	3,6%	1,2%
Mantenimiento	(12%)	452	512	(0,1 puntos)	6,6%	6,7%	5%	44	42	0,1 puntos	0,7%	0,6%
Pilotos	52%	198	130	0,7 puntos	2,5%	1,7%	8%	86	80	0,1 puntos	1,1%	1,0%
Total	0%	5.144	5.167	(1 punto)	7,4%	8,4%	55%	1.468	946	0,6 puntos	2,1%	1,5%

Descripción

Medido como el número de bajas en porcentaje del número medio de empleados del Grupo en el año. El número de bajas excluye los contratos temporales y los fallecimientos. La rotación voluntaria se produce cuando los empleados deciden marcharse (por ejemplo, dimisión, jubilación, despido voluntario) y la rotación no voluntaria se produce cuando los empleados se marchan por motivos distintos a una decisión personal (por ejemplo, despido).

Comentario

La rotación anual global en 2023 fue del 9,5%, de los cuales el 7,4% se correspondió con bajas voluntarias y el 2,1% con bajas no voluntarias.

El aumento de las bajas no voluntarias se atribuye a la reestructuración de nuestra función central de informática y al cierre de uno de nuestros centros de atención al cliente en Alemania. A excepción de esta reestructuración, las tasas de bajas no voluntarias son coherentes con 2022.

Las tasas de bajas voluntarias reflejan una situación estable, sin cambios en el número total de bajas voluntarias y con una pequeña reducción del 1% en nuestros índices de bajas voluntarias. Se han producido reducciones significativas en las tasas de bajas voluntarias de las operaciones aeroportuarias (2 puntos), asociadas al cambio a contratos indefinidos de los empleados de operaciones aeroportuarias en España, y al moderado aumento de en las bajas voluntarias de pilotos (0,7 puntos), asociados a las bajas de pilotos de Iberia Express y Vueling.

B.2.d. Otras cuestiones sociales relativas al personal e indicadores

Horario de trabajo

Normas relevantes: GRI 103-2, 401-2

El tiempo trabajado y las vacaciones son diferentes en cada Compañía operadora según los respectivos convenios colectivos. Por consiguiente, el Grupo no dispone de una política de horarios de trabajo para todas las aerolíneas.

Empleados con discapacidad

Normas relevantes: GRI 405-1

Indicador	Vs. año anterior	2023	2022
Empleados con discapacidad ¹	26 %	914	724
Porcentaje global de la plantilla	0,2 puntos	1,3 %	1,1 %

¹ Los datos de Aer Lingus no son de aplicación en este informe.

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 o Irlanda, a diferencia de lo que ocurre en España. Las discapacidades en el ámbito de aplicación se certifican médicamente en España, pero se declaran automáticamente en todos los demás países.

Comentarios

El porcentaje ha aumentado ligeramente en 2023 hasta el 1,3% de la plantilla del Grupo. La mayor parte de este cambio está asociado al aumento de las declaraciones voluntarias en Reino Unido (+99) y al aumento de quienes han declarado la discapacidad diagnosticada médicamente en España (+101).

B.8. Retribución y brecha salarial

Normas relevantes: GRI 405-2

B.8.1. Retribución media por género, edad y categoría profesional: brecha salarial

Retribución en 2023 por nivel de antigüedad (en euros) y por franja de edad (en euros)

Categoría	En general			Hombre			Mujer			Brecha salarial		
	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022	Vs. año anterior	2023	2022
Antigüedad												
Altos ejecutivos	5%	314.186	300.465	14%	347.180	305.829	6%	299.596	281.839	5,9 puntos	13,7%	7,8%
Otros directivos	2%	234.686	230.460	0%	251.378	251.249	(2%)	121.048	123.602	0,7 puntos	51,9%	51,2%
Todos los demás empleados	3%	52.615	51.259	0%	52.651	52.742	6%	52.572	49.667	(5,6 puntos)	0,2%	5,8%
Plantilla total	2%	55.855	54.745	0%	58.601	58.374	6%	53.678	50.868	(4,5 puntos)	8,4%	12,9%
Grupo de edad												
<30	(4%)	39.182	40.754	(8%)	37.478	40.877	(1%)	40.487	40.700	(8,4 puntos)	(8,0%)	0,4%
Entre 30 y 50	2%	56.687	55.672	(1%)	59.639	59.309	3%	53.937	52.480	(1,9 puntos)	9,6%	11,5 %
>50	2%	67.661	66.636	(2%)	70.482	71.555	6%	65.033	61.502	6,4 puntos	7,7%	14,1 %
Plantilla total	2%	55.855	54.745	0%	58.601	58.374	6%	53.678	50.868	4,5 puntos	8,4%	12,9 %

Diferencia entre diferencia salarial e igualdad salarial

La brecha salarial de género es una medida basada esencialmente en las medias salariales de toda una organización. No tiene en cuenta las diferentes funciones que ocupan los empleados.

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

Es perfectamente 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 diferencia salarial entre hombres y mujeres no significa en sí misma 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, basada en la experiencia y el desempeño (entre otros factores).

Descripción

Los datos sobre retribución se presentan en la mediana de los grupos de población por género, edad y antigüedad. Los componentes de la retribución siguen incluyendo el salario base, el pago por turnos, los complementos y las contribuciones a la pensión de la compañía, las prestaciones imponibles y los incentivos anuales, de modo que se ofrece una visión clara de la retribución global total.

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

- Todos los valores 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 en euros de 2022 se han actualizado utilizando los tipos de cambio de 2023;
- La brecha salarial comunicada para cada grupo laboral 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.
- En cuanto a los grupos de empleados por antigüedad, "Altos directivos" incluye a los miembros de los comités de dirección de las compañías operadoras, sus directores y demás cargos directivos o ejecutivos; "Otros directivos" abarca las demás funciones directivas, incluidos los pilotos con nivel de antigüedad de comandante, mientras que en "Todos los demás empleados" se incluyen del grupo, incluida la mayoría de los pilotos y tripulantes de cabina.

Comentarios

Dentro del modelo operativo de IAG, la retribución de los empleados pertenece y se gestiona dentro de cada compañía operadora para permitirles ofrecer la experiencia adecuada al cliente y al empleado. Nuestros empleados han sido la clave de nuestros buenos resultados y de la satisfacción de nuestros clientes. Las compañías operadoras siguen poniendo en marcha una serie de herramientas adecuadas en sus respectivos mercados y geografías para apoyar a nuestra gente en estos tiempos difíciles y garantizar que nuestros modelos de retribución sean sostenibles, justos y alineados con el éxito futuro del Grupo.

B.8.2. Análisis de las diferencias salariales

A medida que el Grupo fue reconstruyendo sus recursos durante 2023, en particular en las funciones de operaciones aeroportuarias, atención al cliente e informática, la composición de la plantilla ha cambiado, con la consiguiente variación del punto salarial medio tanto para hombres como para mujeres en comparación con 2022. El resultado es que, a nivel del Grupo, se ha producido una reducción interanual de la brecha salarial mediana del 12,9% en 2022 al 8,4% en 2023, y del 31,7% al 32,6% para la brecha salarial media.

La retribución de los pilotos sigue siendo el factor más importante de la brecha salarial de género, lo que refleja tanto el menor número de mujeres pilotos como el impacto de la antigüedad. Esta es un área clave en la que se centran todas las aerolíneas del Grupo y cada una de ellas está tratando de aumentar la diversidad de su plantilla de pilotos a través de prácticas de atracción y contratación de talento y de programas de interacción y divulgación en las escuelas. Por ejemplo, British Airways, Aer Lingus e Iberia han puesto en marcha programas de piloto cadete total o parcialmente financiados. Aer Lingus tiene actualmente un 11% de pilotos mujeres, la tercera mayor representación de género de todas las aerolíneas del mundo (fuente: International Society of Women Airline Pilots 2021).

La diferencia salarial entre hombres y mujeres en la categoría de Otros directivos se debe a la inclusión de los pilotos con nivel comandante en esta categoría.

A principios de 2022 anunciamos nuestra ambición de alcanzar el 40% de mujeres en puestos directivos para 2025. Esta ambición fue respaldada por un nuevo marco y estrategia de diversidad e inclusión, y hemos conseguido grandes avances para hacer de IAG un lugar de trabajo más inclusivo. En 2023 terminaremos el año con un 36% de mujeres en puestos directivos, frente al 34% en 2022.

Las compañías operadoras han puesto en marcha una serie de iniciativas para apoyar la igualdad de género, como la revisión de sus procesos de contratación para garantizar listas de preselección y entrevistas diversas, la creación de oportunidades de tutoría y redes para mujeres y la oferta de programas educativos para niñas y mujeres jóvenes que estén pensando en seguir una carrera en la aviación.

En la sección Diversidad, inclusión e igualdad del informe de sostenibilidad se ofrecen más detalles sobre las medidas que IAG está adoptando para promover la diversidad y la inclusión en todo el Grupo.

B.8.3. Retribución del Consejo y del Comité de Dirección

Descripción

Retribución media de los miembros del Consejo de Administración y de los consejeros, incluida la retribución variable, las dietas, la indemnización profesional, las contribuciones a los sistemas de pensiones y de previsión y cualquier otra parte de la retribución desglosada por género.

	Vs. año anterior	2023	2022	2021	2020	2019
Consejo						
Hombres	(17,7%)	668.333	836.667	510.167	407.326	638.010
Mujeres	2,5%	141.400	138.000	114.600	109.798	133.799
Comité de Dirección						
En general	(4,7%)	1.451.375	1.523.328	1.287.780	653.403	1.012.671

Descripción

• Los componentes declarados de la retribución incluyen:

- Consejeros ejecutivos: salario base, complementos sujetos a impuestos (vehículo de la compañía y sanidad privada), contribución al plan de pensiones de la compañía, incentivos anuales pagados en el período de referencia e incentivos a largo plazo abonados en el período de referencia, seguro de accidentes y de vida.

Consejeros no ejecutivos: todos los honorarios (consejo, presidencia, pertenencia a comisiones, etc.) y gastos de viaje personales (sujeto a impuestos).

- Siguiendo la metodología establecida en 2020, solo se incluyen en la comparación interanual los directores o miembros del Comité de Dirección que estuvieron en activo durante todo el período de referencia.
- Al igual que en años anteriores, la retribución del Consejero Delegado de IAG se omite en el informe de retribución 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 de Remuneraciones de 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 los consejeros no ejecutivos desempeñan las mismas responsabilidades, el nivel de retribución es equivalente como resultado del marco estandarizado de honorarios no ejecutivos del Grupo.

En 2023 y 2022 se incluye la retribución de diez consejeros no ejecutivos y del Consejero Delegado de IAG, con el mismo reparto de 6 hombres y 5 mujeres.

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

- Disminución de la retribución del CEO de IAG de 2022 a 2023, impulsado por:
 - Como el *Performance Share Plan* de 2018 caducó en su totalidad, en 2023, el CEO de IAG no tenía ningún pago de incentivos a largo plazo liberado de un período de retención.
 - En diciembre de 2022 el pago de una retribución temporal terminó.
- Los honorarios de los directores no ejecutivos se mantuvieron sin cambios en 2023 frente a 2022, después de que volvieron a los valores contractuales en 2022 (en 2020 se aplicó una reducción del 20% relacionada con la pandemia de COVID-19 sobre el salario/los honorarios de los directores, en 2021 se redujo al 10%);
- Hay una disminución de 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 la sección Informe sobre la retribución de los consejeros del informe de gobernanza figuran más detalles sobre la retribución del Consejo.

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 mantienen sin cambios de 2022 a 2023. La disminución de la retribución media de los miembros del Comité de Dirección en 2023 se debió a factores como:

- Cambios en la composición del Comité de Dirección entre 2022 y 2023; para 2023, se informa de la retribución total de nueve miembros del Comité de Dirección, seis hombres y tres mujeres. A título comparativo, el conjunto de datos del año pasado estaba compuesto por diez miembros del Comité de Dirección, ocho hombres y dos 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.
- La respectiva liberación y devengo de las adjudicaciones históricas de acciones diferidas de 2018 y 2020.
- Pago de los incentivos anuales 2023 aprobados.
- La falta de un pago de incentivos a largo plazo en el periodo.

Las adjudicaciones resultantes del cambio en el enfoque de los incentivos a largo plazo, de un plan de acciones por resultados (PSP) a un plan de acciones restringidas (RSP), se comunicarán en el año de devengo, a partir de 2024, en el momento en que se conozca el valor realizado. Esto es coherente con nuestro enfoque de informar sobre el valor de los incentivos a largo plazo en otras divulgaciones de la CNMV.

B.9. Prosperidad

B.9.1. Impactos sobre la comunidad y el empleo

Título correspondiente de la CNMV: Impacto de las actividades de la Compañía en el empleo y el desarrollo local; impacto de las actividades de la Compañía en las poblaciones y territorios locales; relaciones con los actores de las comunidades locales y formas de diálogo

En IAG, nuestro propósito es ayudar a hacer del mundo un lugar mejor conectando personas, empresas y países. Nos comprometemos a apoyar el desarrollo de las regiones en las que operamos, creando puestos de trabajo, invirtiendo en infraestructuras y contribuyendo a causas sociales y medioambientales.

Llevar el crecimiento económico a las comunidades

La reactivación de nuestra red ha supuesto más oportunidades de conexión para las personas y las empresas. Esto es importante para el desempeño 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 en todo el mundo. Este año, hemos encargado un estudio a la consultora PwC que ha analizado por primera vez el impacto económico de IAG en la UE y Reino Unido. Usando 2019 como periodo de referencia, el último año completo de vuelos antes de la pandemia, PwC estimó que IAG mantiene más de 600.000 puestos de trabajo en la región de forma directa e indirecta, aportando casi 70.000 millones de euros de PIB a la UE y el Reino Unido.

Reforzar el empleo local

IAG considera que la experiencia laboral es una forma valiosa de apoyar el empleo local, al involucrar a los jóvenes con las compañías operadoras de IAG y sus plataformas de negocio, desarrollando sus habilidades y preparándoles para posibles carreras. Muchas de nuestras compañías operadoras ofrecen programas e iniciativas que apoyan este objetivo, incluyendo:

- British Airways ha seguido invirtiendo en nuevos talentos, como demuestra el aumento del número de licenciados y aprendices que se incorporaron a la empresa. Han proseguido los esfuerzos de divulgación a través de asociaciones e iniciativas estratégicas, como el programa *Prince's Trust*. La compañía ha dado prioridad a los esfuerzos para abrir diferentes vías de acceso a las carreras profesionales, con el objetivo de atraer a más personas de entornos diversos y socioeconómicos más bajos a través de programas de aprendizaje, prácticas en empresas y prácticas para futuros líderes.
- Iberia ha continuado con su exitoso programa de becas de prácticas, ofreciendo a los estudiantes de postgrado oportunidades únicas dentro de la aerolínea. Además, sigue ofreciendo programas de formación profesional dentro de su área de mantenimiento y tiene múltiples acuerdos con varias escuelas de formación profesional en el área de Madrid para su programa de Técnico de Mantenimiento Aeronáutico, como La cátedra Iberia con la Universidad Politécnica de Madrid.
- En Vueling, patrocinan la feria de empleo de la Universidad de Cranfield que busca apoyar y atraer a los mejores talentos jóvenes al sector de la aviación. En 2023 lanzó su primer programa de becas para ofrecer oportunidades de carrera al talento joven y proveer de experiencia profesional a estudiantes de universidades locales.
- Aer Lingus sigue colaborando con universidades de toda Irlanda, organizando jornadas profesionales y ferias de trabajo para informar a los estudiantes de las oportunidades profesionales en el sector de la aviación. Aer Lingus sigue centrándose en iniciativas para aumentar la diversidad en los programas de aprendizaje de ingeniería.

Actividades solidarias y apoyo a ONG

En 2023, IAG recaudó más de 7,4 millones de euros para causas benéficas en todo el Grupo, de los cuales, un 36% proviene de contribuciones de clientes, un 39% de las donaciones realizadas por la Compañía, un 17% de las contribuciones por parte de los empleados y un 8% de donaciones en especie. Nuestras compañías operativas y plataformas se han asociado con organizaciones benéficas y comunidades locales, incluyendo:

- En 2023, Iberia y UNICEF España celebraron los diez años de su alianza estratégica apoyando programas de vacunación para niños en situaciones vulnerables. Gracias al apoyo de los clientes y empleados de la compañía se ha vacunado a más de un millón de niños. Además, los miembros de Iberia Plus, a través del programa de Avios solidarios han realizado donaciones generosas para apoyar a la ONG de su elección.
- A través del fondo solidario *BA Better World*, los clientes y empleados de British Airways recaudaron colectivamente más de 5 millones de libras para apoyar a más de 170 organizaciones benéficas en todo el Reino Unido. Desde noviembre de 2022, los miembros del *Executive Club* de British Airways han continuado apoyando proyectos a través de donaciones de Avios con financiación equivalente proporcionada por IAG Loyalty. A través de su asociación *Flying start* con Comic Relief, los clientes y empleados de British Airways han recaudado más de 28 millones de libras desde 2010, beneficiando a más de un millón de personas que se enfrentan a la pobreza en el Reino Unido y en todo el mundo. Además, desde hace diez años, British Airways ha prestado su apoyo al Comité de Emergencia de Desastres (DEC), contribuyendo a trece llamamientos humanitarios, incluyendo Ucrania, el llamamiento por el terremoto de Turquía y Siria y las inundaciones de Pakistán.
- La iniciativa de IAG Cargo "*Day to Make a Difference*" se encuentra ahora en su segundo año. Los empleados apoyan una serie de proyectos comunitarios, desde la renovación de jardines comunitarios abandonados hasta el apoyo a una ONG infantil en la India.

Para obtener más información sobre las asociaciones benéficas, véase la sección B. Personas del informe anual.

B.9.2. Gestión de las relaciones con los consumidores

Normas relevantes: GRI 102-43, 103-2

Sistemas de reclamaciones y quejas recibidas

	Unidad	Vs. año anterior	2023	2022	2021	2020	2019
Reclamaciones de los clientes	N.º por 1.000 pasajeros	(4%)	4,3	4,5	4,9	6,5	3,2

Descripción

Se calcula dividiendo el total de reclamaciones de clientes del año por el total de pasajeros.

Comentario

Los clientes de las aerolíneas de IAG pueden proporcionar sus comentarios o quejas de diferentes formas, ya sea a través de los sitios web de las aerolíneas de IAG, por correo o llamando por teléfono a los centros de atención al cliente. Los tipos de reclamaciones recibidas varían significativamente, pero normalmente se refieren a retrasos y cancelaciones, equipaje, experiencia de viaje o reservas. Para gestionar las reclamaciones de los clientes, las aerolíneas de IAG cuentan con equipos de atención al cliente especialmente formados para ofrecer un servicio excelente al cliente y resolver los problemas de forma rápida y satisfactoria. A través de sus sistemas de reclamaciones, las aerolíneas de IAG realizan un seguimiento activo y supervisan la resolución de las reclamaciones de los clientes utilizando indicadores que incluyen el tiempo transcurrido entre la recepción de una reclamación y la primera comunicación facilitada al cliente, o el número de casos planteados que se han cerrado con éxito.

En 2023, en el conjunto de las aerolíneas de IAG, se recibió una media de 4,3 reclamaciones por cada 1.000 pasajeros que volaron. Este ratio se ha ido reduciendo en los últimos dos años aunque se mantienen por encima de los niveles anteriores a la pandemia.

Todas las aerolíneas de IAG ofrecen también a sus clientes la posibilidad de ejercer su derecho a reclamar una indemnización 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 de los vuelos prolongados. Además, los clientes pueden hacer uso de los canales de contacto de las aerolíneas de IAG para presentar reclamaciones de compensación económica relacionadas con incidencias de equipaje y otros gastos de bolsillo, que son evaluadas y resueltas por los equipos de relaciones con los clientes de IAG.

B.9.3. Subvenciones públicas recibidas

Normas relevantes: GRI 201-4

	Unidad	Vs. año anterior	2023	2022	2021	2020	2019
Total de subvenciones públicas	millones de euros	(19%)	238	293	707	474	94
Derechos de emisión de Reino Unido y la UE a coste cero	millones de euros	(14%)	235	273	277	122	nr

Las subvenciones públicas no se comunicaron en 2018 por considerarse inmateriales.

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, y planes de excedencia y mantenimiento del empleo en el Reino Unido e Irlanda para British Airways y Aer Lingus, respectivamente. Los derechos del RCDE se valoran a los precios del mercado del carbono a 31 de diciembre del año de referencia.

Comentario

Las compañías operadoras del Grupo reciben algunos derechos de emisión del RCDE de la UE y el Reino Unido a coste cero y compran el resto en los mercados del RCDE de la UE y el Reino Unido.

B.9.4. Resultado contable antes de impuestos

Normas relevantes: GRI 207-4

	Unidad	Vs. año anterior	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Reino Unido	millones de euros	3.500%	1.610	46	(2.417)	(4.512)	1.618	2.770
España	millones de euros	307%	1.254	408	(705)	(2.538)	489	512
República de Irlanda	millones de euros	(415%)	170	(41)	(368)	(556)	240	272
Otros	millones de euros	1.100%	22	2	(16)	(204)	(72)	(67)

Descripción

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

Comentario

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.

B.9.5. Impuesto sobre la renta pagado

Normas relevantes: GRI 207-4

	Unidad	Vs. año anterior	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Reino Unido	millones de euros	2.233%	67	3	31	77	161	191
España	millones de euros	171%	216	126	(93)	(95)	(71)	92
República de Irlanda	millones de euros	0%	0	0	(2)	(28)	27	61
Otros	millones de euros	160%	8	5	1	1	2	(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.

Comentario

El pago neto total de 291 millones de euros es inferior a la carga fiscal prevista para el Grupo, de 401 millones de euros. La diferencia se debe principalmente al desfase entre el momento en que las pérdidas se incluyen en el resultado contable y el período futuro en que esas pérdidas se tienen en cuenta para calcular el pago de impuestos.

“Otros” comprende Alemania, Bélgica, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, Hong Kong, India, Italia, Japón, México, Países Bajos, Polonia, República Dominicana, Singapore, Suecia y Suiza.

C. Gobierno

Panorama general del Reglamento de la UE sobre taxonomía

¿Qué es el Reglamento comunitario sobre taxonomía?

El Reglamento UE 2020/852 (el «Reglamento sobre taxonomía de la UE») establece el marco para identificar y facilitar la inversión sostenible en toda la UE. Este marco funciona mediante un sistema de clasificación que permita 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, y orientar la financiación hacia soluciones que hagan frente a la crisis climática y evitar una mayor degradación del medioambiente. Su objetivo es fomentar la inversión en una economía baja en carbono creando definiciones comunes de sostenibilidad y divulgaciones obligatorias para ayudar a los inversores a tomar decisiones con conocimiento de causa.

¿Cómo funciona?

El Reglamento sobre la taxonomía de la UE incluye actividades económicas con arreglo a las cuales se deben declarar las actividades comerciales. A continuación, estas actividades económicas se comparan con los criterios técnicos de cada uno de los objetivos medioambientales y los requisitos mínimos de salvaguardia para llegar a las actividades alineadas con la taxonomía.

Una vez identificadas las actividades económicas relevantes (elegibles), el Grupo calcula y comunica los ingresos (volumen de negocios), los gastos de capital (Capex) y los gastos operativos (Opex) alineados para el ejercicio.

Alcance de la información

El ámbito de aplicación del Reglamento sobre la taxonomía de la UE abarca las actividades comerciales del Grupo, basándose en el límite de la consolidación financiera y para el mismo período de información; esto es, el año que finaliza el 31 de diciembre.

Las actividades elegibles del Grupo se refieren principalmente a las actividades de nuestras operaciones aéreas y operaciones de mantenimiento asociadas. Para el ejercicio 2023 no estamos obligados a informar sobre los gastos alineados de estas actividades, si bien estamos a la espera de nuevas orientaciones por parte de la Comisión Europea que nos permitan informar sobre los gastos alineados para 2024.

La base informativa del Reglamento sobre taxonomía de la UE difiere 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 la inversión o los resultados de las inversiones contabilizadas por el método de la participación, así como una definición muy limitada de los gastos operativos. Estas y otras diferencias tienen como resultado que el volumen de negocios, el Capex y el Opex declarados como aptos con arreglo al Reglamento sobre la taxonomía de la UE sean inferiores a los de otros datos financieros y de sostenibilidad.

El alcance limitado del Reglamento sobre taxonomía de la UE no permite al Grupo describir toda la actividad de inversión en su transición a emisiones netas cero. Las limitaciones del Reglamento en los siguientes ámbitos impiden al Grupo reportar completamente nuestra inversión en sostenibilidad: las inversiones conjuntas para producir combustibles sostenibles de aviación o aeronaves alimentadas con hidrógeno no entran en el ámbito de nuestros informes. 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 en gran medida (aunque el uso de SAF es relevante a partir de 2024). Las restricciones adicionales de información sobre aviación (en las que el crecimiento de toda la flota mundial de aviación se utiliza para descontar la inversión de una compañía individual en las mejores aeronaves de su clase y SAF) también limitan la capacidad del Grupo para reportar completamente su compromiso financiero con la transición a un escenario bajo en emisiones de carbono. Este enfoque, que requiere que el rendimiento específico de la compañía se ajuste en función de las tendencias mundiales, es exclusivo de la aviación y creemos que diluye el impacto de la taxonomía a la hora de impulsar una mayor inversión a nivel de compañía individual. Sin embargo, el Grupo apoya los esfuerzos para mejorar y aumentar la comparabilidad de la información climática en general.

Cambios en el Reglamento sobre taxonomía de la UE en 2023

El Reglamento sobre taxonomía de la UE, mediante la modificación del Reglamento delegado UE 2021/2139 el 21 de noviembre de 2023, ha introducido 13 nuevas actividades económicas para las que se requiere la realización de evaluaciones de elegibilidad en 2023 y posteriores evaluaciones de alineación para 2024. Las más importantes se refieren a las actividades relacionadas con (i) la fabricación de aeronaves, (ii) el transporte aéreo de pasajeros y mercancías y (iii) la asistencia en tierra al transporte aéreo. El Grupo ha incorporado estas actividades económicas adicionales en sus informes de elegibilidad para el ejercicio hasta el 31 de diciembre de 2023. La información financiera comparativa no se ha actualizado para tener en cuenta la introducción de estas nuevas actividades.

Además, el Reglamento sobre taxonomía de la UE incluye seis objetivos medioambientales, de los cuales solo la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo debían notificarse en 2022, mientras que los seis objetivos son aplicables en 2023. Estos cuatro nuevos objetivos incorporan 35 nuevas actividades económicas para la evaluación tanto de la elegibilidad en 2023.

Resumen de las actividades elegibles y alineadas

En 2023, los KPI admisibles y alineados del Grupo eran los siguientes (obsérvese que, de conformidad con la normativa, hemos publicado cuadros completos las páginas 34-36).

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023	Elegibilidad		Alineamiento taxonómico	
	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador
Volumen de negocio	27.166	92%	-	0%
Capex	3.543	81%	-	0%
Opex	2.509	86%	-	0%

Entender el Reglamento sobre taxonomía de la UE

Bases de preparación

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 (publicado 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 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 la taxonomía de la UE y las obligaciones de información asociadas).

El marco del Reglamento sobre taxonomía de la UE

Visión general del marco

El Reglamento sobre taxonomía de la UE establece 150 actividades económicas predefinidas y preceptivas en relación con los seis objetivos medioambientales siguientes: los dos primeros solo serán aplicables en 2022 y los seis restantes a partir de 2023.

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

El Reglamento sobre taxonomía de la UE también establece 4 condiciones generales que debe cumplir la actividad económica para ser considerada sostenible desde el punto de vista medioambiental y, por tanto, poder declararse conforme a la taxonomía:

- 1 Contribuir **sustancialmente** al menos a un objetivo medioambiental;
- 2 **No perjudicar significativamente** a ninguno de los otros cinco objetivos medioambientales;
- 3 Cumplir las **garantías mínimas**; y,
- 4 Cumplir los **criterios técnicos** detallados de selección establecidos en los actos delegados del Reglamento sobre taxonomía de la UE.

Elegibilidad para la taxonomía

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

El Reglamento sobre taxonomía de la UE, a través de la modificación del Reglamento delegado UE 2021/2139 del 21 de noviembre de 2023, ha introducido 13 nuevas actividades económicas para las que es necesario realizar evaluaciones de elegibilidad en 2023. 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**. Además de las nuevas actividades introducidas a través de los cuatro nuevos objetivos medioambientales, solo necesitamos informar de los gastos elegibles para 2023.

Si una actividad no está incluida en el Reglamento sobre taxonomía de la UE, no se considera elegible. Este fue el caso en 2022 de las nuevas actividades económicas de aviación introducidas durante 2023. El impacto de añadir actividades de aviación y asistencia en tierra ha incrementado enormemente los niveles de gastos elegibles en ingresos, Capex y Opex que el Grupo puede reportar en 2023. Las principales categorías de gastos elegibles en 2023 son:

Actividades económicas identificadas del Grupo

Para 2023, el Grupo ha identificado un total de 21 actividades económicas susceptibles de ser reportadas, a saber:

Aviación (nuevo para 2023)

Fabricación de aeronaves (MC)

Transporte aéreo de pasajeros y mercancías

Operaciones de asistencia en tierra de transporte aéreo (MC)

Construcción y actividades inmobiliarias

Renovación de edificios existentes (MC)

Adquisición y propiedad de edificios (MC)

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

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

Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energías renovables (MC)

Energía

Generación de electricidad mediante tecnología solar fotovoltaica (MC)

Información y comunicación

Tratamiento de datos, alojamiento y actividades relacionadas (MC)

Programación informática, consultoría y actividades relacionadas (AC)

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

Actividades técnicas, científicas y profesionales

Investigación sobre tecnologías innovadoras de bajas emisiones de carbono (MC)

Transporte

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

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

Abastecimiento de agua, alcantarillado, gestión de residuos y descontaminación

Producción de recursos hídricos alternativos para fines distintos del consumo humano (EC)

Recogida y transporte de residuos no peligrosos y peligrosos (EC)

Recuperación de materiales de residuos no peligrosos

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 del producto al final de su vida útil (EC)

Nota:

AC - adaptación climática

MC - mitigación climática

EC - economía circular

En la práctica, el primer paso para evaluar la adecuación de las actividades económicas a los criterios técnicos de selección es la identificación de las actividades económicas que cumplen con los criterios de la taxonomía.

Además, se exige a las compañías que indiquen y garanticen la no duplicación de actividades, Capex y Opex que puedan acogerse a la taxonomía cuando dichas actividades se correspondan con más de una actividad económica.

Alineación taxonómica

Una actividad alineada con la taxonomía es aquella que, habiendo identificado la elegibilidad, contribuye sustancialmente al menos a uno de los seis objetivos medioambientales, no causa ningún daño significativo a los demás objetivos medioambientales y cumple las salvaguardias mínimas. A continuación, se ofrecen detalles sobre la contribución sustancial, la ausencia de daños significativos y las salvaguardias mínimas.

Contribución sustancial

El Reglamento de taxonomía de la UE establece criterios detallados de contribución sustancial para garantizar que la actividad económica asociada tenga un impacto positivo sustancial en uno de los seis objetivos medioambientales mencionados o reduzca sustancialmente el impacto negativo en el medioambiente. El objetivo más importante para el Grupo es la mitigación del cambio climático, sin embargo, la inclusión de los cuatro objetivos medioambientales nuevos también incluye las categorías de economía circular, prevención de la contaminación y agua, para los cuales el Grupo tiene actividades relecantes. Estos criterios de contribución sustancial varían según la actividad económica, que a su vez puede aplicarse a más de un objetivo medioambiental.

En 2023, el Grupo determinó que ninguna actividad podía cumplir todos los criterios para la alineación de la taxonomía. Esto se debió en parte al hecho de que la base para la alineación es la legislación de la UE y, en general, va mucho más allá del cumplimiento legal. En el caso de nuestra cadena de suministro global, varios proveedores no pudieron proporcionar las evidencias requeridas para demostrar el alineamiento.

En el caso de las actividades económicas introducidas mediante la modificación del Reglamento delegado UE 2021/2139 del 21 de noviembre de 2023, el informe de alineación solo se exige para el ejercicio que finaliza el 31 de diciembre de 2024, por lo que quedan excluidas del informe de alineación del Grupo en 2023.

No causar daños significativos (DNSH)

Junto con los criterios para evaluar si una actividad contribuye sustancialmente al menos a uno de los objetivos medioambientales de los reglamentos sobre taxonomía de la UE, los criterios DNSH de no causar daños significativos 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 una actividad como sostenible desde el punto de vista medioambiental y, como tal, llevaría a que las actividades asociadas no 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 salvaguardias mínimas como los procedimientos de diligencia debida y de recurso aplicados por una compañía que ejerce una actividad económica para garantizar el cumplimiento de las directrices de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) para compañías multinacionales y los principios rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos (UNGP). Estos últimos incluyen los principios y derechos establecidos en ocho de los diez convenios fundamentales identificados por 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 con los requisitos de la MNE 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 defiende que cumple los principios rectores de las Naciones Unidas.

Por consiguiente, el Grupo confirma que todas las actividades que pueden acogerse a la taxonomía cumplen los requisitos mínimos de salvaguardia del Reglamento sobre taxonomía de la UE.

Criterios técnicos de selección

Cada uno de los criterios técnicos detallados de selección, dentro de cada objetivo medioambiental, se basa en niveles estrictos de comportamiento medioambiental, en contraposición a las actividades transitorias o a planteamientos alternativos aceptables. En algunos casos, estos requisitos van mucho más allá de la legislación vigente o de 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 inversiones

El Reglamento sobre taxonomía de la UE permite que las inversiones de capital y los gastos de funcionamiento se consideren ajustados a la taxonomía cuando formen parte de un plan de inversiones. Un plan de inversiones se define como un plan que tiene por objeto ampliar las actividades económicas del Grupo ajustadas a la taxonomía o convertir actividades económicas preexistentes en actividades económicas ajustadas a la taxonomía en un plazo de cinco años. Además, el plan correspondiente debe ser aprobado por la dirección y detallado a nivel de actividad económica taxonómica.

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 a la taxonomía como resultado de las disposiciones del plan de Capex.

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

El Reglamento sobre taxonomía de la UE exige la comunicación de indicadores clave de rendimiento (KPI) asociados al volumen de negocio, Capex y Opex, tanto para las actividades elegibles como para las alineadas. Cada KPI se calcula como el importe asociado a las actividades económicas elegibles y alineadas (el numerador) dividido por el total (denominador).

La base informativa del Reglamento sobre taxonomía de la UE difiere de nuestros estados financieros consolidados, que se elaboran de conformidad con las NIIF. Dichas diferencias incluyen, entre otras, la no contabilización de la inversión o los resultados de las inversiones contabilizadas por el método de la participación, así como una definición muy limitada de los gastos operativos. Estas y otras diferencias dan lugar a que el volumen de negocios, el Capex y el Opex declarados conforme al Reglamento sobre taxonomía de la UE sean inferiores a los de otros datos financieros. Obsérvese que los cuadros completos exigidos en el Reglamento sobre taxonomía se incluyen en la sección 34-36.

KPI de volumen de negocio

El KPI de volumen de negocio comprende la línea de ingresos totales de la cuenta de resultados de los estados financieros consolidados y se detalla a continuación:

millones de euros	Año hasta el 31 de diciembre	
	2023	2022
Ingresos por pasajeros	25.810	19.458
Ingresos de carga	1.156	1.615
Otros ingresos	2.487	1.993
Facturación taxonómica total (denominadores)	29.453	23.066

El cuadro siguiente presenta un resumen de los ingresos sujetos a impuestos y no sujetos por actividad económica principal, tanto en cifras absolutas (que constituyen el numerador) como en porcentaje del denominador antes mencionado:

Año hasta el 31 de diciembre de 2023	Elegible		Alineado	
	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	26.288	89,3%	n/a	n/a
Fabricación de aeronaves	683	2,3%	n/a	n/a
Operaciones en tierra de transporte aéreo	195	0,7%	n/a	n/a
Otros	-	0,0%	-	0%
Volumen de negocio total elegible para taxonomía y alineada	27.166	92,2%	0	0%

KPI de CAPEX

El KPI de Capex comprende las incorporaciones tanto al inmovilizado material (nota 13 de los estados financieros consolidados) como al inmovilizado inmaterial (nota 17 de los estados financieros consolidados). Los denominadores se detallan a continuación:

millones de euros	Año hasta el 31 de diciembre	
	2023	2022
Incorporaciones al inmovilizado material (nota 13)	3.753	3.927
Incorporaciones al inmovilizado inmaterial (nota 17)	630	593
Capex taxonómico total (denominadores)	4.383	4.520

El numerador para el Capex alineado incluye los gastos incluidos en el denominador, que pueden ser: (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 las actividades económicas elegibles para la taxonomía se alineen con la taxonomía; o (iii) la compra de productos derivados 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 el cuadro siguiente se presenta un resumen de las inversiones elegibles y no elegibles por actividad económica importante, tanto en cifras absolutas (numerador) como en porcentaje del denominador:

Año hasta el 31 de diciembre de 2023	Elegible		Alineado	
	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	3.543	80,8%	n/a	n/a
Capex total elegible y alineado con la taxonomía	3.543	80,8%	0	0%

KPI de Opex

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

Otros gastos directos relacionados con el mantenimiento rutinario de los activos del inmovilizado material se definen además incluyendo: (i) los materiales de mantenimiento; (ii) los costes de personal para reparar un activo; (iii) los costes de personal por limpieza un activo; y (iv) la informática dedicada al mantenimiento, distinta de la capitalizada. 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; y (v) la electricidad, fluidos o reactivos necesarios para el funcionamiento del inmovilizado material.

La definición del KPI 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 KPI de Opex se concilia con el gasto operativo total del siguiente modo:

millones de euros	Año hasta el 31 de diciembre	
	2023	2022
Mantenimiento y reparación	2.509	1.409
Coste operativo de TI	365	321
Gastos de arrendamiento a corto plazo	26	41
Gastos de investigación y desarrollo	26	1
Opex taxonómico total (denominadores)	2.926	1.772
Otros gastos de funcionamiento no incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento sobre taxonomía de la UE	23.020	20.016
Total de gastos operativos de acuerdo con cuenta de resultados	25.946	21.788

El numerador de Opex alineado incluye, además del denominador, los gastos siguientes: (i) relacionados con actividades económicas alineadas con la taxonomía; (ii) parte del plan de Capex para ampliar las actividades alineadas con la taxonomía o para permitir que las actividades económicas elegibles para la taxonomía se alineen con la taxonomía; o (iii) la compra de productos derivados 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 informar únicamente en relación con las actividades económicas alineadas con la taxonomía.

El Grupo considera que las definiciones del KPI de Opex, al abarcar el KPI 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 KPI de volumen de negocio; sin embargo, los costes asociados a la explotación de dicha aeronave se limitan al mantenimiento y la limpieza de la misma.

El siguiente cuadro presenta un resumen de los gastos generales elegibles y no elegibles por actividad económica importante, tanto en cifras absolutas (numerador) como en porcentaje del denominador:

Año hasta el 31 de diciembre de 2023	Elegible		Alineado	
	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	2.509	85,7%	n/a	n/a
Total Opex elegible y alineado	2.509	85,7%	0	0%

Informes en 2024

Como se detalla a continuación, los criterios para evaluar la alineación de las nuevas actividades económicas de **la aviación de fabricación de aeronaves, transporte aéreo de pasajeros y mercancías y servicios de asistencia** en tierra para el transporte aéreo son complejos e incluirán una serie de criterios significativos que se aplicarán en 2024. Los criterios aplicados y las conciliaciones numéricas que detallan los KPI alineados se incorporarán a los informes de 2024.

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 C.2 del Informe y cuentas anuales. El Grupo utiliza un proceso de siete pasos para preparar sus reportes sobre taxonomía:

- 1 Identificación de las actividades económicas aplicables:** IAG Group Sustainability e IAG Group Finance llevan a cabo la determinación inicial de las actividades económicas aplicables a las operaciones del Grupo. Los representantes de las funciones de sostenibilidad y finanzas de cada compañía operadora validan la exhaustividad de esta identificación.
- 2 Determinación de los factores de evaluación:** en los casos en los que se requiera aplicar el criterio en la aplicación del Reglamento sobre taxonomía de la UE, IAG Group Sustainability e IAG Group Finance desarrollan un enfoque estandarizado para dicha aplicación.
- 3 Formación sobre la normativa existente y nueva:** anualmente, IAG Group Sustainability e IAG Group Finance organizan talleres en todo el Grupo para garantizar que todos los miembros relevantes de los equipos de sostenibilidad y finanzas que participan en la taxonomía reciban formación sobre la metodología existente, los cambios en la normativa y los criterios clave aplicados.
- 4 Informes estandarizados:** IAG Group Sustainability e IAG Group Finance han desarrollado plantillas de informes estandarizadas para la cuantificación, por actividad económica, de lo que es elegible para taxonomía, así como los criterios específicos detallados de selección técnica, los criterios DNSH y las salvaguardas mínimas para cuantificar el alineamiento con la taxonomía.
- 5 Revisión y validación:** IAG Group Sustainability e IAG Group Finance validan esta información en todas las compañías operadoras y consolidan la información.
- 6 Umbral cuantitativo para la presentación de informes:** el Grupo ha desarrollado un umbral cuantitativo de 2 millones de euros por debajo del cual el Grupo asume que dichas actividades no se ajustan a la taxonomía. Esta evaluación se realiza a nivel de actividad económica individual y por cada compañía operadora.
- 7 Informes:** IAG Group Sustainability e IAG Group Finance calculan los indicadores (KPI) consolidados asociados para su elegibilidad y alineación.

Comprender las nuevas actividades económicas de la aviación

El Reglamento delegado modificado introduce las actividades económicas de **fabricación de aeronaves, transporte aéreo de pasajeros y mercancías y operaciones de asistencia en tierra para el transporte aéreo** por primera vez en 2023.

Como se ha detallado anteriormente, para 2023, el Grupo sólo está obligado a informar sobre los criterios de elegibilidad y no sobre los criterios de alineación. No obstante, la información que figura a continuación refleja los criterios de evaluación exigidos en 2024 a la hora de considerar la alineación, aunque esperamos nuevas orientaciones por parte de DG Fisma en algún momento de 2024 sobre algunas áreas de interpretación y datos de referencia.

Transporte aéreo de pasajeros y mercancías

Estas nuevas 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, aquí se indican los criterios de selección relevantes para cumplir la alineación:

- La aeronave tiene cero emisiones directas (tubo de escape) de CO₂;
- En la fecha de entrada en vigor del Reglamento delegado modificado, las aeronaves cumplen los requisitos correspondientes²;
- Con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del Reglamento delegado modificado, las aeronaves cumplen los requisitos correspondientes²; durante:
 - Se retire definitivamente en un plazo de seis meses a partir de la entrega de la aeronave que cumple los requisitos; o
 - Se retire definitivamente de la flota en los seis meses siguientes a la entrega de la aeronave que cumple los requisitos, en cuyo caso se aplica el Coeficiente de sustitución³.
- O, en el caso de que no se determine la compatibilidad de la aeronave, esta puede seguir cumpliendo los criterios de elegibilidad y alineación si opera con un mínimo del 7 % de SAF en 2023 e incrementa un 2 % por cada año siguiente.

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.

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 reciclado de dichos bienes y las restricciones en materia de contaminación acústica. Por lo que respecta a estos criterios, los fabricantes de aeronaves deberán aportar pruebas suficientes para que el Grupo pueda afirmar que se cumplen los criterios DNSH.

Una vez identificada la taxonomía de las aeronaves alineadas, el Grupo debe comunicar el volumen de negocios, el Capex y el Opex de cada aeronave⁴.

Criterios 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. Ambas tecnologías están en las primeras fases de desarrollo tecnológico y, aunque el Grupo espera que ambas tecnologías sean comercialmente viables a su debido tiempo, no se espera que lo sean 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 proporción 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 la aeronave. Cada fabricante de aeronaves deberá confirmar cuáles de sus aeronaves cumplen los criterios para ser aeronaves conformes y, en la fecha del presente informe, se está contactando con estos fabricantes para conocer su capacidad de cumplimiento de los requisitos de la taxonomía de la UE.
- 3 La tasa de reemplazo se define como la media de 10 años del número total mundial de aeronaves retiradas permanentemente de uso dividido por el número total mundial de aeronaves entregadas.
Si el número global de aeronaves entregadas supera el número global de aeronaves retiradas permanentemente, se reducen los indicadores financieros del Grupo alineados con la taxonomía. En consecuencia, la tasa de reemplazo no refleja las actividades individuales del Grupo en el marco de su transición hacia un entorno con bajas emisiones de carbono, sino el conjunto del sector mundial de la aviación. Las acciones que influyen en una medida tan global escapan al control del Grupo y no ofrecen a los inversores una mayor comparabilidad dentro del sector aéreo.
- 4 A 31 de diciembre de 2023, el Grupo opera 582 aeronaves dentro de su flota y no controla ni informa de todos los ingresos y gastos por aeronave individual. Por consiguiente, el Grupo deberá aplicar su criterio para determinar la base sobre la que asignar los ingresos y gastos a los activos asociados.
El Grupo es capaz de controlar los ingresos denominados indicadores por familia de aeronaves (por ejemplo, en toda la familia Airbus A321) utilizando indicadores como la media de asientos por kilómetro (ASK) y los ingresos por pasajero por kilómetro (RPK), pero no puede controlar el nivel de dicha actividad en una aeronave individual. Para otras obligaciones de información en materia de sostenibilidad, el Grupo puede controlar el consumo de combustible por aeronave, lo que permite una indicación más precisa de la actividad por activo y, en consecuencia, el Grupo espera asignar ingresos y gastos a cada activo individual en función de la proporción de consumo de combustible u otra medida de actividad adecuada para las aeronaves que cumplen las normas a nivel de compañía operadora. No se requieren hipótesis de imputación para las inversiones de capital, ya que estos gastos se controlan aeronave por aeronave.
Se efectuará una conciliación con el volumen de negocios total, Capex y Opex 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 registrados dentro de los gastos operativos, se incluyen en esta actividad económica y la actividad económica de fabricación de aeronaves (véase más adelante) solo incluirá los ingresos asociados a la realización de actividades de mantenimiento a compañías externas al Grupo.
El Grupo espera que en el segundo semestre de 2024 la Comisión proporcione nuevas aclaraciones u orientaciones sobre la aplicación de estos criterios. En consecuencia, los criterios antes mencionados están sujetos a cambios y es posible que se requieran otros, no detallados anteriormente.

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 modernización de los equipos; y (vi) la reutilización y mejora de aeronaves y de sus piezas y equipos. Aunque el Grupo no fabrica aeronaves, todos los demás aspectos de las actividades detalladas en los apartados (ii) a (vi) son realizados por el Grupo, tanto internamente en las aeronaves operativas como externamente a terceros como parte de las operaciones del negocio mantenimiento aeronáutico.

El Reglamento sobre taxonomía de la UE no proporciona definiciones sobre 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 de mantenimiento del Grupo entrarían dentro de esta actividad económica, incluidos los fuselajes, motores y otros componentes de las aeronaves.

Desde el punto de vista de la selección técnica, también se aplican los puntos (a) a (c) descritos anteriormente relativos a las actividades económicas de transporte aéreo de pasajeros y mercancías. 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 a la contaminación acústica.

Una vez identificada la taxonomía de las actividades alineadas, el Grupo debe comunicar el volumen de negocios, el Capex y el Opex por cada uno de los servicios prestados. La política contable del Grupo para las actividades de mantenimiento difiere entre las actividades de mantenimiento importantes y las que se consideran no importantes:

- 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;
- 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 basándose en el número total de incidencias de mantenimiento en aeronaves que cumplen los requisitos como proporción del número total de incidencias de mantenimiento no importantes.

La prestación de servicios de mantenimiento aeronáutico 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 transacciones con compañías externas al Grupo. Todo el Capex y Opex asociado a las operaciones de mantenimiento se incluye en la actividad económica de transporte aéreo de pasajeros y mercancías. Además, cuando una compañía operadora presta servicios de mantenimiento aeronáutico a otra compañía operadora, los gastos interempresariales incurridos y los ingresos interempresariales obtenidos por el proveedor de los servicios se eliminan en la consolidación.

Operaciones de asistencia en tierra de transporte aéreo

La actividad económica de 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, entre las que se incluyen las siguientes: (i) remolcadores de empuje; (ii) equipos para la manipulación de equipajes y carga; (iii) vehículos para la clasificación 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 reciclado de dichos activos y la protección de los recursos hídricos asociados a las actividades de deshielo.

En toda la actividad económica, el Grupo tiene varios miles de activos individuales para los que no es posible identificar los ingresos y gastos por activo individual. Es por ello que el Grupo prevé asignar las cifras de volumen de negocios, Capex y Opex en función de la proporción de vehículos de emisión cero con respecto a la flota total de asistencia en tierra. Dado el momento del año en que entró en vigor el Reglamento delegado modificado, el Grupo seguirá evaluando y definiendo la base de asignación de las actividades de asistencia en tierra para la presentación de informes en 2024.

Actividad económica - Contribución a múltiples objetivos medioambientales

La siguiente tabla detalla los objetivos medioambientales más relevantes para el volumen de negocio, Capex y Opex del Grupo en línea con el Anexo 5 del Reglamento (UE) 2020/852 y el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 asociado.

	Proporción el volumen de negocio / Volumen de negocio total		Proporción de CapEx / CapEx total		Proporción de OpEx / OpEx total	
	Alineamiento por objetivo	Elegibilidad por objetivo	Alineamiento por objetivo	Elegibilidad por objetivo	Alineamiento por objetivo	Elegibilidad por objetivo
MCC	0,0%	92,0%	0,0%	81,0%	0,0%	86,0%
ACC	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
RHM	NA ¹	0,0%	NA ¹	0,0%	NA ¹	0,0%
EC	NA ¹	0,0%	NA ¹	0,0%	NA ¹	0,0%
PCC	NA ¹	0,0%	NA ¹	0,0%	NA ¹	0,0%
BIO	NA ¹	0,0%	NA ¹	0,0%	NA ¹	0,0%

1 Para 2023 no se aplican los criterios de alineamiento

Mitigación del cambio climático: MCC

Adaptación al cambio climático: ACC

Recursos hídricos y marinos: RHM

Economía circular: EC

Prevención y Control de la Contaminación: PCC

Biodiversidad y Ecosistemas: BIO

Indicadores clave de rendimiento de las empresas no financieras

Proporción del volumen de negocio de los productos o servicios asociados a las actividades económicas alineadas con la taxonomía: información correspondiente al año 2023

Ejercicio N	2023			Criterios de contribución sustancial						Criterios DNSH ("Does Not Significant Harm") (h)							Proporción del volumen alineado (A.1.) o elegible (A.2.) según la taxonomía, 2022 (18)	Categoría: actividad facilitadora (19)	Categoría: actividad transitoria (20)
	Código (2)	Volumen de negocio (3)	Proporción del volumen de negocio, 2023 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua (7)	Contaminación (8)	Economía circular (9)	Biodiversidad (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Agua (13)	Contaminación (14)	Economía circular (15)	Biodiversidad (16)	Garantías mínimas (17)			
Actividades económicas (1)	Moneda millones de €	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	E	T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES PARA LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
NA	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%		
Volumen de negocios de las actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)			0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%		
de las cuales son facilitadoras		0	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%	E	
de las cuales son transitorias		0	0%	0%													0%		T
A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no sostenibles medioambientalmente (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (g)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Fabricación de aeronaves	CCM 3.21	683	2,3%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								NA		
Transporte de pasajeros y mercancías	CCM 6.19	26.288	89,3%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								NA		
Operaciones de asistencia en tierra de transporte aéreo	CCM 6.20	195	0,7%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								NA		
Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía pero no sostenibles medioambientalmente (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		27.166	92,2%	92,2%	0%	0%	0%	0%	0%								0%		
A. Volumen de negocios de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		27.166	92,2%	92,2%	0%	0%	0%	0%	0%								0%		
ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
Volumen de negocios de actividades no elegibles según la taxonomía		2.287	7,8%																
TOTAL		29.453	100%																

EL: actividad elegible
N/EL: actividad no elegible

Proporción de CapEx de productos o servicios asociados a las actividades económicas alineadas con la taxonomía: información correspondiente al año 2023

Ejercicio N	2023		Criterios de contribución sustancial							Criterios DNSH ("Does Not Significantly Harm") (h)							Proporción del CapEx alineado (A.1.) o elegible (A.2.) según la taxonomía 2022 (18)	Garantías mínimas (17)	Categoría: actividad facilitadora (19)	Categoría: actividad transitoria (20)
	Código (2)	CapEx (3)	Proporción de CapEx, 2023 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua (7)	Contaminación (8)	Economía circular (9)	Biodiversidad (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Agua (13)	Contaminación (14)	Economía circular (15)	Biodiversidad (16)					
Actividades económicas (1)	Moneda millones de €	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	E	T		
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES PARA LA TAXONOMÍA																				
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																				
CapEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)	0	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%				
de las cuales son facilitadoras	0	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%	E			
de las cuales son transitorias	0	0%	0%							-	-	-	-	-	-	0%		T		
A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no sostenibles medioambientalmente (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (g)																				
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL											
Transporte de pasajeros y mercancías	CCM 6.19	3.543	80,8%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							NA				
Capex de actividades elegibles según la taxonomía pero no sostenibles medioambientalmente (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)	3.543	80,8%	80,8%	0%	0%	0%	0%	0%	0%							0,3%				
A. Capex de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)	3.543	80,8%	80,8%	0%	0%	0%	0%	0%	0%							0,3%				
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																				
Capex de actividades no elegibles según la taxonomía	840	19,2%																		
TOTAL	4.383	100%																		

EL: actividad elegible
N/EL: actividad no elegible

Proporción de OpEx de productos o servicios asociados a las actividades económicas alineadas con la taxonomía: información correspondiente al año 2023

Ejercicio N	2023		Criterios de contribución sustancial							Criterios DNSH ("Does Not Significantly Harm") (h)							Proporción del OpEx alineado (A.1) o elegible (A.2.) según la taxonomía 2022 (18)	Categoría: actividad facilitadora (19)	Categoría: actividad transitoria (20)
	Código (2)	OpEx (3)	Proporción de OpEx, 2023 (4)	Mitigación del cambio climático (5)	Adaptación al cambio climático (6)	Agua (7)	Contaminación (8)	Economía circular (9)	Biodiversidad (10)	Mitigación del cambio climático (11)	Adaptación al cambio climático (12)	Agua (13)	Contaminación (14)	Economía circular (15)	Biodiversidad (16)	Garantías mínimas (17)			
Actividades económicas (1)	Moneda millones de €	%	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S; N; N/EL	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	%	E	T	
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES PARA LA LA TAXONOMÍA																			
OpEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)	0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%			
OpEx de actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) (A.1)	0	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%			
de las cuales son facilitadoras	0	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%	E		
de las cuales son transitorias	0	0%	0%													0%		T	
A.2 Actividades elegibles según la taxonomía pero no sostenibles medioambientalmente (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (g)																			
				EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL	EL; N/EL										
Transporte de pasajeros y mercancía	CCM 6.19	2.509	85,7%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							NA			
OpEx de actividades elegibles según la taxonomía pero no sostenibles medioambientalmente (actividades que no se ajustan a la taxonomía) (A.2)		2.509	85,7%	85,7%	%	%	%	%	%							3,5%			
A. OpEx de actividades elegibles según la taxonomía (A.1+A.2)		2.509	85,7%	85,7%	%	%	%	%	%							3,5%			
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
OpEx de actividades no elegibles según la taxonomía		417	14.3%																
TOTAL		2.926	100%																

EL: actividad elegible
N/EL: actividad no elegible

C. Índice

(F) significa totalmente conforme, (P) significa parcialmente conforme. (1) significa marco interno: véanse las páginas correspondientes.

Área	Criterios de elaboración de informes/ norma GRI	Página
Información general		
Descripción del modelo de negocio	GRI 2-6 (2021) (P)	1
Organización y estructura	GRI 2-6 (2021) (P)	1
Presencia en el mercado	GRI 2-1,6 (2021) (P)	1
Objetivos y estrategias	GRI 2-1, 22 (2021) (P)	36
Principales factores y tendencias que pueden afectar a los resultados futuros	GRI 3-3 (2021) (P)	36
Marco de información utilizado	GRI 1 (2021)	10
Evaluación de la materialidad	GRI 3-1/2 (2021) (P)	8, 19, 36
Asuntos sociales y laborales		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y resultado de las mismas	GRI 3-3 (2021) (P)	49, 58
Principales riesgos relacionados con estas cuestiones	GRI 3-3 (2021) (P)	49, 58
Empleo		
Número total de empleados y distribución por género, edad, tipo de contrato, a tiempo completo/parcial y categoría profesional	GRI 2-7 (P), 405-1 (P)	79, 80
Número total de empleados y distribución por país/región y convenios colectivos	GRI 2- (P), 2-30 (P)	80
Número total de empleados por contratos de trabajo y media anual distribuida por género, edad y categoría profesional	GRI 2-7 (2021) (P)	81
Número total y índice de despidos y bajas voluntarias por su distribución por género, edad y categoría profesional	GRI 3-3 (2021), 401-1 (P)	85
Retribución media desglosada por género, edad y categoría profesional	GRI 405-2 (P)	87
Brecha salarial	GRI 3-3 (2021), 405-2	87
Retribución media de los miembros del Consejo de Administración y de los directores	GRI 3-3 (2021), 405-2	88
Políticas que permitan a los empleados desconectar del trabajo	GRI 3-3 (2021) (P)	33-34
Número de empleados con discapacidad	GRI 3-3 (2021) (P), 405-1 (P)	86
Organización del trabajo		
Organización del tiempo de trabajo	GRI 3-3 (2021) (P)	86
Índice de absentismo	GRI 3-3 (2021), 403-9 (P)	83
Medidas de conciliación	GRI 3-3 (2021), 401-3	33-34
Salud y seguridad		
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	GRI 3-3 (2021) (P), 403-1a, 403-8	34
Número de accidentes laborales y tasa de siniestralidad desglosada por género	GRI 403-9/10 (P) (1)	83
Enfermedades profesionales desglosadas por género	GRI 403-9, /10 (P)	83
Relaciones laborales		
Organización del diálogo social	GRI 3-3 (2021) (P)	40
Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos desglosado por países	GRI 2-30 (2021) (F)	80
Resultados de los convenios colectivos, especialmente en el ámbito de la salud y la seguridad	GRI 3-3 (2021) (P), 403-4 (P)	34
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	GRI 3-3 (2021) (P)	40
Formación		
Políticas aplicadas	GRI 404-2 (P)	40
Número total de horas de formación desglosadas por categoría de empleado	GRI 3-3 (2021), GRI 404-1	40, 82
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad		
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 3-3 (2021) (P)	34
Igualdad		
Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	GRI 3-3 (2021) (P)	31-33
Planes de igualdad	GRI 3-3 (2021) (P)	31-33
Medidas adoptadas para fomentar el empleo	GRI 3-3 (2021) (P)	40
Protocolos contra el acoso sexual y por razón de género	GRI 3-3 (2021) (P)	40
Integración y accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 3-3 (2021) (P)	34
Política contra todo tipo de discriminación y política sobre diversidad	GRI 3-3 (2021) (P)	40

* diferencia entre el salario medio de hombres y mujeres dividido por el salario medio de hombres.

Área	Criterios de elaboración de informes/ norma GRI	Página
Medioambiente		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y resultado de las mismas	GRI 3-3 (2021) (P)	38
Principales riesgos relacionados con estas cuestiones	GRI 3-3 (2021) (P)	43
Gestión medioambiental		
Información sobre el impacto actual y previsible de las actividades de la empresa en el medioambiente	GRI 3-3 (2021) (P)	73
Evaluación medioambiental y procedimiento de certificación	GRI 3-3 (2021) (P)	25, 27
Recursos dedicados a la prevención de riesgos medioambientales	GRI 3-3 (2021), (I)	43
Aplicación del principio de precaución	GRI 2-23 (2021)	43
Importe de las provisiones y garantías para riesgos medioambientales	GRI 3-3 (2021) (P), (I)	43
Contaminación		
Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones (incluida la contaminación acústica y lumínica)	GRI 3-3 (2021) (P), 305-7 (P), (I), contaminación lumínica no material	12, 27
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 306-1 /2/3/5 (2020) (P)	25
Medidas para evitar el desperdicio de alimentos	GRI 3-3 (2021) (P), 306-4 (P)	25
Uso sostenible de los recursos		
Consumo de agua	GRI 303-1/3/5 (P)	78
Consumo de materias primas	No material	36
Consumo directo e indirecto de energía	GRI 302-1/3 (F)	16
Medidas para mejorar la eficiencia energética	GRI 3-3 (2021) (P), 201-1 (F)	12-18
Uso de energías renovables	GRI 302-1 (P)	16
Cambio climático		
Aspectos relevantes sobre las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)	GRI 305-1/2/3 (F)	8
Medidas de adaptación al cambio climático	GRI 3-3 (2021), 201-2 (2021) (P)	19-22
Objetivo relacionado con la reducción de GEI	GRI 3-3 (2021) (P), 305-5 (F)	6, 12
Biodiversidad		
Medidas para preservar o restaurar la biodiversidad	No material	78
Impactos causados por actividades u operaciones en zonas protegidas	No material	78

Área	Criterios de elaboración de informes/ norma GRI	Página
Respeto de los derechos humanos		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y resultado de las mismas	GRI 3-3 (2021) (F)	35
Principales riesgos relacionados con estas cuestiones	GRI 3-3 (2021) (P)	35
Contenidos específicos		
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos	GRI 2-23/26 (2021) (P), 410-1 (P), 412-1/3 (P)	35
Medidas para prevenir y gestionar posibles violaciones de los derechos humanos	GRI 3-3 (2021) (P), 406-1 (P)	35
Casos denunciados de violaciones de los derechos humanos	GRI 3-3 (2021) (P)	35
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de la OIT	GRI 407-1 (P)	40
Eliminación del trabajo forzoso u obligatorio	GRI 409-1 (P)	40
Abolición efectiva del trabajo infantil	GRI 408-1 (P)	40
Lucha contra la corrupción y el soborno		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y resultado de las mismas	GRI 3-3 (2021) (P)	42
Principales riesgos relacionados con estas cuestiones	GRI 3-3 (2021) (F)	42
Contenidos específicos		
Medidas para prevenir la corrupción y el soborno	GRI 3-3 (2021), 2-23/26 (2021) (P), 205-1/3	42
Medidas de prevención del blanqueo de capitales	GRI 3-3 (2021) (P), 2-23/26 (P), 205-1/3	42
Contribuciones a organizaciones sin ánimo de lucro	GRI 2-28 (2021) (P), 201-1, 415-1, (I)	35
Otra información sobre la Sociedad		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y resultado de las mismas	GRI 3-3 (2021) (P)	45
Principales riesgos relacionados con estas cuestiones	GRI 3-3 (2021) (P)	49
Compromiso con el desarrollo sostenible		
Impacto de las actividades de la empresa en el empleo y el desarrollo local	GRI 3-2 (2021) (P), 203-2 (P), 204-1 (P)	90
Impacto de las actividades de la empresa en las poblaciones y territorios locales	GRI 3-3 (2021) (P), 413-1/2 (P), 411-1 (P), (I)	90
Relaciones con los agentes de las comunidades locales y formas de diálogo con ellos	GRI 2-29 (2021) (P), 413-1 (P)	22, 35
Acciones de asociación o patrocinio	GRI 3-3 (2021) (P), 201-1 (F)	22, 35
Gestión sostenible de la cadena de suministro		
Inclusión de cuestiones sociales, de igualdad de género y medioambientales en la política de contratación pública	GRI 3-3 (2021) (P), (I)	40
Consideración de la responsabilidad social y medioambiental de los proveedores y subcontratistas en las relaciones con ellos.	GRI 2-6 (2021) (P), 308-1 (P), 414-1 (P), (I)	40
Sistemas de supervisión y auditoría	GRI 2-6 (2021) (P), 308-2 (P), 414-2 (P), (I)	40
Gestión de las relaciones con los consumidores		
Medidas para proteger la salud y la seguridad de los consumidores	GRI 3-3 (2021) (P), 416-1 (P)	34, 91
Sistemas de reclamaciones y quejas	GRI 3-3 (2021) (P), 418-1 (P), (I)	91
Reclamaciones recibidas y su resultado	GRI 3-3 (2021) (P), 418-1 (P)	91
Información fiscal y transparencia		
Beneficios desglosados por países	GRI 3-3 (2021) (P), 207-4 (P)	92
Impuesto de sociedades pagado	GRI 3-3 (2021) (P), 201-1 (P), 207-4 (P)	92
Subvenciones públicas recibidas	GRI 201-4 (P), Criterios contables	91