

International Consolidated Airlines Group, S.A.

IAG INTERNATIONAL
AIRLINES
GROUP

Estado de información no financiera consolidado e información sobre
sostenibilidad para el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025





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

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

31 de diciembre de 2025



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

Informe de Verificación limitada emitido por un verificador sobre el Estado de Información no Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad de International Consolidated Airlines Group, S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2025

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

Conclusión de verificación limitada

De acuerdo con el artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación limitada del Estado de Información No Financiera Consolidado adjunto (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2025 de International Consolidated Airlines Group, S.A. (en adelante la entidad) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo) que forma parte del informe de gestión consolidado del Grupo.

El contenido del EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera, en concreto incluye la Información sobre Sostenibilidad preparada por el Grupo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025 (en adelante, la información sobre sostenibilidad) siguiendo lo establecido en la Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, sobre Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad (CSRD, por sus siglas en inglés). Dicha información sobre sostenibilidad también ha sido objeto de verificación limitada.

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

- a) el Estado de Información no Financiera del Grupo correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios seleccionados de las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (NEIS o ESRS, por sus siglas en inglés), así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "Información adicional que debe divulgarse con arreglo a la Ley 11/2018" del citado Estado;
- b) la información sobre sostenibilidad en su conjunto no ha sido preparada, en todos los aspectos significativos, de conformidad con el marco de información sobre sostenibilidad aplicado por el Grupo y que se identifica en la nota "BP-1 Base general para la elaboración" adjunta, incluyendo:
 - Que la descripción proporcionada del proceso para identificar la información sobre sostenibilidad incluida en la nota "IRO-1 Descripción de los procesos para determinar y evaluar los IRO de importancia relativa; IRO-2 Requisitos de divulgación en la NEIS cubiertos por el Estado de sostenibilidad de la empresa" es coherente con el proceso implantado y que permite identificar la información material a ser revelada según las prescripciones de las NEIS.
 - El cumplimiento de las NEIS.



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

Fundamento de la conclusión

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

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

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

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

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

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

Responsabilidades de los administradores

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

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

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

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

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

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

Esta responsabilidad incluye:

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

Limitaciones inherentes en la preparación de la información

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

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



Responsabilidades del verificador

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

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

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

Resumen del trabajo realizado

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

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

En relación con el proceso de verificación del EINF:

- Reuniones con el personal del Grupo para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2025 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en la nota "IRO-1 Descripción de los procesos para determinar y evaluar los IRO de importancia relativa; IRO-2 Requisitos de divulgación en la NEIS cubiertos por el Estado de sostenibilidad de la empresa", 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 2025.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación con los aspectos materiales presentados en el EINF del ejercicio 2025.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2025 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.

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

- Realización de indagaciones ante el personal del Grupo:
 - para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con estas cuestiones y obtener información necesaria para la revisión externa.
 - con el fin de conocer el origen de la información utilizada por la dirección (por ejemplo, la interacción con los grupos de interés, los planes de negocio y los documentos de estrategia); y la revisión de la documentación interna del Grupo sobre su proceso.
- Obtención, a través de indagaciones ante el personal del Grupo, del conocimiento de los procesos de la entidad de recopilación, validación y presentación de información relevantes para la elaboración de su información sobre sostenibilidad.
- Evaluación de la concordancia de la evidencia obtenida de nuestros procedimientos sobre el proceso implantado por el Grupo para la determinación de la información que debe incluirse en la información sobre sostenibilidad con la descripción del proceso incluida en dicha información, así como evaluación de si el citado proceso implantado por el Grupo permite identificar la información material a ser revelada según las prescripciones de las NEIS.
- Evaluación de si toda la información identificada en el proceso implantado por el Grupo para la determinación de la información que debe incluirse en la información sobre sostenibilidad está efectivamente incluida.
- Evaluación de la concordancia de la estructura y la presentación de la información sobre sostenibilidad con lo dispuesto en las NEIS y el resto del marco normativo de información sobre sostenibilidad aplicado por el Grupo.
- Realización de indagaciones al personal pertinente y procedimientos analíticos sobre información divulgada en la información sobre sostenibilidad considerando aquella en la que es probable que surjan incorrecciones materiales, debido a fraude o error.
- Realización, en su caso, de procedimientos sustantivos por muestreo sobre información divulgada en la información sobre sostenibilidad seleccionada considerando aquella en la que es probable que surjan incorrecciones materiales, debido a fraude o error.
- Obtención, en su caso, de los informes emitidos por terceros independientes acreditados anexos al informe de gestión consolidado en respuesta a exigencias de la normativa europea y, en relación con la información a la que se refieren y de acuerdo con las normas profesionales de general aceptación, comprobación, exclusivamente, de la acreditación del verificador y de que el alcance del informe emitido se corresponde con el exigido por la normativa europea.
- Obtención, en su caso, de los documentos que contengan la información incorporada por referencia, los informes emitidos por auditores o verificadores sobre dichos documentos y, de acuerdo con normas profesionales de general aceptación, comprobación, exclusivamente, de que, en el



documento al que se refiere la información incorporada por referencia, se cumplen las condiciones descritas en las NEIS para poder incorporar información por referencia en la información sobre sostenibilidad.

- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección en relación con el EINF y la información sobre sostenibilidad.

Otra información

Los administradores de International Consolidated Airlines Group, S.A. son responsables de la otra información. La otra información comprende las cuentas anuales consolidadas y resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado, pero no incluye ni el informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas ni los informes de verificación emitidos por terceros independientes acreditados exigidos por el derecho de la Unión Europea sobre divulgaciones concretas contenidas en la información sobre sostenibilidad y que figuran como anexo del informe de gestión consolidado.

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

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

KPMG Auditores, S.L.

Marta Contreras Hernández

3 de marzo de 2026

INSTITUTO DE CENSORES
JURADOS DE CUENTAS
DE ESPAÑA

KPMG AUDITORES, S.L.

2026 Núm. 01/26/00489

SELLO CORPORATIVO: 30.00 EUR

Sello distintivo de otras actuaciones

Estado de información no financiera consolidado e información sobre sostenibilidad

Requisitos generales

1	NEIS 2 Información general
1	BP-1 Base general para la elaboración
2	BP-2 Información relativa a circunstancias específicas
3	Gobierno
6	Estrategia

Medioambiente (Planeta)

11	NEIS E1 Cambio climático
----	--------------------------

Social (Personas y prosperidad)

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

Gobierno

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

Apéndice

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

Taxonomía de la UE

62	Taxonomía de la UE
70	ICR de empresas no financieras



Requisitos generales

NEIS 2 Información general

BP-1 Base general para la elaboración

El Estado de información no financiera consolidado e información sobre sostenibilidad (conjuntamente referido como “Estado de sostenibilidad”) de International Consolidated Airlines Group (en adelante referido como “International Airlines Group”, “IAG” o el “Grupo”) cumple con la Ley 11/2018, de 28 de diciembre de 2018, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio de 2010, la Ley 22/2015, de 20 de julio de 2015, de auditoría de cuentas en materia de información no financiera y diversidad y la Ley 5/2021, de 12 de abril de 2021, que modifica el artículo 49, apartado 6.II, guion cuarto del Código de Comercio.

El presente Estado de sostenibilidad se ha elaborado de conformidad con la CSRD de la UE de forma voluntaria y el alcance de consolidación está alineado con los estados financieros consolidados de IAG.

La divulgación de los requisitos transitorios cumple con los comunicados conjuntos de la CNMV y el ICAC publicado el 27 de noviembre de 2024 y en el comunicado posterior publicado el 19 de noviembre de 2025. Para estos requisitos de divulgación, se han aplicado selectivas Normas GRI (una iniciativa internacional para la elaboración de informes de sostenibilidad).

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

La información facilitada en este Estado de sostenibilidad también es relevante para los requisitos recogidos en el Real Decreto 214/2025, de 18 de marzo de 2025, con respecto a las emisiones relacionadas con las actividades ubicadas en España. En virtud de este Real Decreto se crea el registro de huella de carbono, proyectos de compensación y absorción de dióxido de carbono y se establece la obligación de calcular la huella de carbono y de elaborar y publicar planes para reducir las emisiones de GEI (para las empresas afectadas por el artículo 49, apartado 5 del Código de Comercio, y el artículo 262, apartado 5 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital).

Alcance de la cadena de valor

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

Fases anteriores	IAG	Fases posteriores
Producción de combustible	Operación de aviones propios	Prestación de servicios de viajes y turismo, incluidos los hoteles y el alquiler de vehículos
Fabricación de aviones, incluidos fuselajes, motores y componentes	Operación de aviones arrendados	Arrendamiento de aviones a otras aerolíneas
Financiación de aviones	MRO propios	Transportistas de carga
Aeropuertos, ANSP y comunicación	Operaciones de carga	
Servicios en tierra, incluidos la gestión de aviones y el catering	Operaciones administrativas	
MRO externos	Programa de recompensas de fidelización y ventajas asociadas	
Otros servicios de la cadena de suministro		

Las secciones del Informe anual de IAG que están incluidas en el alcance de este Estado de sostenibilidad, debido a su relevancia para abordar los requisitos de la CSRD, incluyen el modelo de negocio, el gobierno corporativo, la interacción con los grupos de interés y la gestión del riesgo y principales factores de riesgo.

Se proporcionan referencias a la normativa pertinente en el apéndice de este Estado de sostenibilidad.

Verificación externa

El contenido íntegro del presente Estado de sostenibilidad se somete a una verificación independiente limitada de conformidad con la NIEA 3000 (Revisada).

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

Alcance del presente estado

IAG proporciona información sobre cuestiones clave en materia medioambiental y social, así como relacionadas con los empleados y los derechos humanos, siempre que sea relevante para el Grupo y sus actividades. El alcance del presente Estado de sostenibilidad está alineado con los estados financieros consolidados del presente informe anual. Los temas materiales se han determinado a través de un análisis de doble materialidad completado inicialmente en 2024 y revisado en 2025, tal y como se detalla más adelante.

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

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

Los ingresos totales, acordes a los estados financieros consolidados, se utilizan para calcular los puntos de datos de la intensidad de ingresos, tal y como exige la sección El Cambio climático.

BP-2 Información relativa a circunstancias específicas

Horizonte temporal

En el marco ERM, IAG analiza el impacto potencial de los principales riesgos en el plan de negocio estratégico (“el plan”) durante los tres próximos ejercicios. IAG considera los riesgos para el plan (C) a corto plazo (hasta tres años), (M) a medio plazo (entre tres y cinco años) y (L) a más largo plazo (más de cinco años).

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

Para evaluar los riesgos relacionados con el cambio climático, IAG tiene en cuenta una serie de plazos que concluyen en 2040 y 2050. Los riesgos emergentes en nuestros negocios y nuestras regiones se toman en consideración a medida que se identifican, junto con las principales amenazas y tendencias que afronta el sector en un marco temporal que excede del periodo del plan. Las consideraciones a más largo plazo se evalúan en paralelo con las prioridades y adaptaciones a corto plazo requeridas por el Grupo.

Para obtener más información, consulte la sección Principales riesgos e incertidumbres del presente Informe anual.

Estimación de las emisiones de la cadena de valor

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

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

Fuentes de estimación e incertidumbre del resultado

En algunos casos concretos en los que no se disponía de datos del conjunto del ejercicio para los parámetros seleccionados, se utilizaron estimaciones basadas en previsiones corporativas y en datos de periodos para los que se disponía de información. Los procesos, procedimientos y gobierno internos garantizan que todas las estimaciones utilizadas sean sólidas.

Se ha considerado que las métricas incluidas en la tabla a continuación tienen un alto nivel de incertidumbre en función de omisiones conocidas en el conjunto de datos:

Parámetro	Principales hipótesis u omisiones	Medidas correctivas
Alcance 3, categoría 11: Actividad relacionada con los miembros del programa de fidelización de IAG que canjean Avios	Incluye los Avios canjeados a través de los canales de IAG disponibles a tal efecto y excluye los Avios que se convierten en créditos otorgados por otros socios ajenos al Grupo	Se está desarrollando una metodología para evaluar la capacidad de ampliar el alcance de los informes más allá de la actividad de vuelo en aviones de IAG únicamente

Cambios en la elaboración o presentación de la información sobre sostenibilidad

No se ha registrado ningún cambio en la elaboración de la información sobre sostenibilidad de este Estado de sostenibilidad con respecto a 2024. Este Estado de sostenibilidad se ha elaborado en el marco del Informe de gestión de IAG de conformidad con la CSRD de forma voluntaria. Cumple las NEIS y se ajusta al ejemplo de estructura del Estado de sostenibilidad presentado por el Grupo consultivo europeo en materia de información financiera. La información facilitada en el presente Estado de sostenibilidad cumple con los requisitos de las Leyes 11/2018 y 214/2025.

Información sobre errores de periodos anteriores

El Director de Sostenibilidad de IAG revisó todos los datos incluidos en periodos anteriores. No se han detectados errores materiales de periodos anteriores en la preparación de este estado.

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

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

El indicador medioambiental más material de IAG –las emisiones de alcance 1– se somete a una verificación independiente adicional con garantía razonable cada año, en el marco de los requisitos legales de los RCDE de la UE, Suiza y del Reino Unido y de CORSIA, en el plazo de seis meses desde la publicación de este informe. Cualquier cambio material se refleja en informes futuros. En el apéndice del presente Estado de sostenibilidad se proporciona más información.

Disposiciones introducidas paulatinamente

Para obtener más información, consulte el apéndice de este Estado de sostenibilidad.

Gobierno

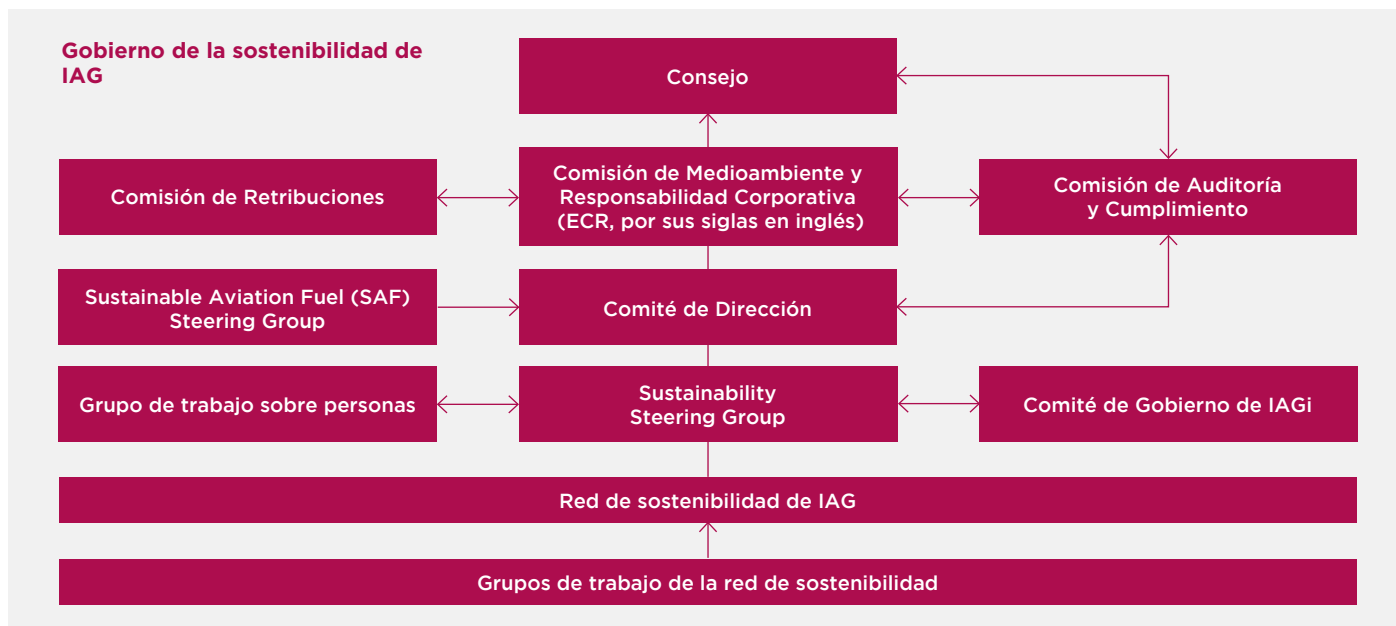
GOV-1 El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión; GOV-2 Información facilitada a los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa y cuestiones de sostenibilidad abordadas por ellos

IAG cuenta con una estructura sólida de gobierno para tomar decisiones en materia de sostenibilidad que se adopten de manera conjunta y que contribuyan al progreso.

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

El Grupo se estructura de tal manera que cada compañía operadora tiene un programa de sostenibilidad distinto. Estos programas se revisan periódicamente para garantizar su coherencia con la estrategia y los principios de sostenibilidad del Grupo, que abarcan los asuntos materiales, los ICR y los planes de interacción.

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



Consejo de Administración/Comité de Dirección	Con qué frecuencia se comparte la información sobre sostenibilidad	Responsabilidad en relación con la sostenibilidad
Consejo	Al menos trimestral	Aprueba la estrategia, las principales inversiones, la gestión y los controles del riesgo, y revisa los avances en los planes medioambientales y de personal, incluidos los objetivos y metas relacionados con el clima.
Comisión de Medioambiente y Responsabilidad Corporativa de IAG	Al menos tres veces al año	Supervisa específicamente el programa de sostenibilidad del Grupo y la conformidad con prioridades estratégicas y la aprobación de sostenibilidad medioambiental, y revisa los avances en los planes medioambientales y de personal. Revisa y aprueba el Estado de sostenibilidad. Recibe una actualización trimestral en temas materiales de sostenibilidad, incluidos ICR medioambientales. Sirve de enlace entre los comités de dirección de las compañías operadoras y el Consejo. Recibe la formación necesaria sobre temas de sostenibilidad. Supervisa la implementación de políticas relativas a la sostenibilidad en la cadena de valor.
Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG	Al menos trimestral	Garantiza que se han implementado los procesos y controles necesarios para cumplir la normativa pertinente y las obligaciones de presentación de información, y revisa el Informe y las cuentas anuales. Recibe actualizaciones sobre el cumplimiento de las políticas de competencia, de lucha contra la corrupción y el soborno, los mecanismos de protección para denunciantes que lleva a cabo el Grupo. La variedad de habilidades, conocimientos y experiencia que tienen los miembros de la Comisión les permite aplicar niveles apropiados de rigor y evaluación para la toma de decisiones de cumplimiento.
Comité de Dirección de IAG	Al menos trimestral	Revisa y cuestiona las justificaciones económicas presentadas para ejecutar el programa de sostenibilidad del Grupo. Revisa la adecuación de los programas de sostenibilidad específicos de las compañías operadoras a las prioridades del Grupo, incluyendo avances con respecto a los objetivos de sostenibilidad.
Comité de dirección de las distintas compañías operadoras	Al menos trimestral	Revisa y cuestiona los programas específicos de cada compañía operadora en materia de medioambiente y personas.

Gobierno de la sostenibilidad		
Foro	Frecuencia de las reuniones	Responsabilidad en relación con la sostenibilidad
IAG Sustainability Steering Group (SSG)	Al menos trimestral	Integrado por representantes de la alta dirección de todo el Grupo que supervisan las iniciativas e informes medioambientales y sociales.
Red de sostenibilidad de IAG (ISN, por sus siglas en inglés)	Llamadas mensuales y tres sesiones presenciales al año	Integrado por más de 60 representantes de sostenibilidad del Grupo. En 2025, esta red contribuyó a la revisión del análisis de doble materialidad al brindar opiniones sobre la 'materialidad de los impactos', riesgos y oportunidades (IRO) identificados y se reúne mensualmente para informar sobre el trabajo realizado para abordar los IRO materiales. Este foro depende del IAG SSG. El equipo de sostenibilidad de IAG también imparte formación periódica a sus compañías operadoras para apoyar el desarrollo de conocimientos especializados en todo el Grupo sobre cuestiones relevantes.
Comité de Gobierno de IAGi	Al menos bianual	Revisa las inversiones potenciales para considerar las tecnologías climáticas emergentes y las asociaciones con <i>startups</i> centradas en la sostenibilidad. Entre sus miembros se encuentran el Director de Estrategia Comercial, el Director Financiero y de Sostenibilidad y el Director de Información, Compras, Servicios e Innovación.

Grupos de trabajo de la red de sostenibilidad (en el conjunto del Grupo)		
Foro	Frecuencia de las reuniones	Responsabilidad en relación con la sostenibilidad
Grupo de trabajo sobre información y divulgación	Mensual	Constituido por profesionales de la sostenibilidad de todas las compañías operadoras del Grupo para supervisar los requisitos normativos sobre divulgación y presentación de informes de sostenibilidad. Foro destinado al intercambio de las mejores prácticas y la aplicación de los requisitos internos de auditoría para la presentación de información sobre parámetros medioambientales. Hace un seguimiento de los principales parámetros de la estrategia FlightPath Net Zero de IAG para su presentación a la ISN, el SSG y la ECR. Incluye un subgrupo que se centra en cuestiones de biodiversidad.
Grupo de trabajo sobre residuos	Mensual	Un grupo de trabajo centrado en mejorar los procesos de supervisión de residuos de nuestras operaciones e implementar proyectos de reducción y reciclaje de residuos con el fin de lograr los objetivos de IAG. En 2025, este grupo de trabajo actualizó la estrategia de reducción y reciclaje de residuos de IAG, incluida la propuesta de nuevos objetivos para 2030.
Grupo de trabajo sobre eficiencia de carbono	Mensual	Foro conformado por los equipos de gestión de combustible y sostenibilidad para intercambiar las mejores prácticas sobre iniciativas de ahorro de combustible orientadas a reducir las emisiones de carbono en consonancia con la estrategia Flightpath Net Zero de IAG.
Grupo de trabajo sobre impacto social	<i>Ad hoc</i>	Foro creado para desarrollar iniciativas y realizar un seguimiento del valor de IAG para la sociedad.
Grupo de trabajo sobre estrategia climática	Al menos trimestral	Foro para el equipo de sostenibilidad de IAG y los responsables de sostenibilidad de las compañías operadoras con el fin de revisar la ejecución de la estrategia Flightpath Net Zero de IAG y debatir sobre iniciativas de sostenibilidad. Revisa las actualizaciones propuestas para la hoja de ruta de emisiones de alcance 1 y alcance 3 de IAG.
Grupo de trabajo sobre emisiones distintas del CO₂	<i>Ad hoc</i>	Prepara y coordina las actividades de las aerolíneas del Grupo para informar sobre las emisiones distintas del CO ₂ según los requisitos del RCDE de la UE. Comparte buenas prácticas con el fin de entender mejor su impacto medioambiental y las posibles iniciativas de mitigación, incluidos vuelos de prueba.

Gobierno de combustibles sostenibles de aviación (SAF, por sus siglas en inglés)		
Foro	Frecuencia de las reuniones	Responsabilidad en relación con la sostenibilidad
IAG SAF Steering Group	Al menos trimestral	Integrado por representantes de la alta dirección de los equipos de finanzas y sostenibilidad de todo el Grupo que se encargan de supervisar la dirección estratégica en materia de SAF y de recomendar nuevas adquisiciones e inversiones para su aprobación por parte del Comité de Dirección y el Consejo de Administración de IAG.
IAG SAF Management Group	Mensual	Un foro para el conjunto del Grupo centrado en la estrategia, los proyectos y los avances en materia de SAF. Depende del IAG SAF Steering Group.

Responsabilidades de gobierno		
Persona	Frecuencia de los informes	Responsabilidad en relación con la sostenibilidad
Consejero Delegado de IAG	Al menos trimestral	Preside el Comité de Dirección de IAG, informa al Consejo y vela por que las decisiones del Consejo se pongan en práctica en todo el Grupo.
Director Financiero y de Sostenibilidad de IAG	Al menos trimestral	Depende del Consejero Delegado de IAG. Es miembro del Comité de Dirección de IAG. Preside el SSG y es responsable de la aprobación y dirección de los programas del Grupo.

Director de Sostenibilidad de IAG	Regularmente, según proceda	Depende del Director Financiero y de Sostenibilidad de IAG. Dirige la ISN y es responsable de implementar la estrategia Flightpath Net Zero.
Directora de Personas de IAG	Regularmente, según proceda	Depende del Consejero Delegado de IAG. Es responsable de implementar en el Grupo las iniciativas que abordan cuestiones materiales de índole social.

Gobierno general

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

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

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

IAG dispone de una serie de incentivos anuales relacionados con la sostenibilidad para más de 7.500 altos ejecutivos y directivos del Grupo, incluido el 100% de los altos ejecutivos de IAG. Estos incentivos están pensados para promover el objetivo de IAG de reducir la intensidad de carbono en sus operaciones.

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

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

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

GOV-4 Declaración sobre la diligencia debida

Consulte el apéndice del Estado de sostenibilidad.

GOV-5 Gestión de riesgos y controles internos sobre informes de sostenibilidad

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

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

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

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

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

Impacto en las operaciones y la estrategia

Las evaluaciones de los riesgos para la sostenibilidad dan lugar a decisiones específicas relacionadas con las operaciones y la estrategia empresariales, e IAG asigna recursos a la gestión de los riesgos medioambientales. IAG se compromete a mitigar los impactos de los riesgos que podrían tener resultados nocivos para el medioambiente o las personas.

IAG adopta medidas de precaución para mitigar estos riesgos, tomando medidas tempranas y proactivas para comprender y mitigar los riesgos climáticos antes de que todos los impactos sean totalmente ciertos, un enfoque conocido como principio de precaución. Por ejemplo, el principio de precaución se aplica a la planificación de las operaciones e implantación de nuevos servicios. IAG integra e incorpora las consideraciones climáticas en los planes de negocio a tres años y en las previsiones financieras a un año.

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

Todas las aerolíneas del Grupo contaron con la certificación IEnvA en 2025. Iberia y British Airways renovaron su certificación ese mismo año y British Airways incorporó el módulo de certificación sobre tráfico ilegal de especies salvajes, desarrollado en consonancia con los 11 compromisos de la Declaración de Buckingham Palace y la 72.ª Resolución de la Junta General Anual de la IATA para prevenir el transporte ilegal de fauna y flora salvaje.

Estrategia

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

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

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

SBM-2 Intereses y opiniones de los grupos de interés

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

Para obtener más información, consulte la sección Grupo de interés del Informe de gestión.

Grupos de interés		Enfoque del análisis de doble materialidad para este grupo
Clientes Grupos de interés afectados		La seguridad, la satisfacción y la experiencia general de los clientes de IAG se ven influidas directamente por las operaciones del Grupo. Su percepción y su lealtad vienen dictadas por la experiencia de cliente, que abarca la comodidad y calidad del servicio. Además, mantener unos elevados estándares de salud y seguridad de los clientes garantiza un entorno de viaje seguro y crea y mantiene la confianza de elegir IAG para satisfacer sus necesidades de viaje. Los clientes también siguen mostrando interés en el enfoque del Grupo para reducir las emisiones de carbono, incluyendo nuevas oportunidades para contribuir a las actividades del Grupo. Prueba de ello es su participación en el programa de fidelización de IAG, que se lanzó en 2025 y permite acumular puntos de nivel y Avios gracias a las contribuciones de SAF. Con el fin de entender cómo las operaciones de IAG pueden repercutir en los clientes, consultamos a expertos de todas nuestras compañías operadoras en cuestiones comerciales y clientes e incorporamos la información recogida en los informes de satisfacción del cliente y los índices NPS de las aerolíneas.
Sociedad Grupos de interés afectados		La información extraída de documentos internos, como las encuestas de índice de salud organizativa (OHI, por sus siglas en inglés) para empleados, las encuestas de satisfacción del cliente y evaluaciones por parte de terceros, ayudó a fundamentar cuestiones sociales clave para el análisis de doble materialidad de IAG. El equipo de Sostenibilidad de IAG también revisa el trabajo que IAG y sus compañías operadoras apoyan a través de contribuciones comunitarias corporativas y sus asociaciones con organizaciones benéficas.
Empleados Grupos de interés afectados		La captación, retención e implicación de los empleados son importantes para que IAG tenga una plantilla motivada y comprometida, lo que resulta crucial para la eficiencia operativa. Las condiciones retributivas y laborales se revisan para garantizar una compensación justa y un entorno de trabajo seguro, dos aspectos que influyen tanto en la satisfacción de los empleados como en el cumplimiento normativo. El plan de diversidad e inclusión se revisa para favorecer un lugar de trabajo diverso, que promueva la innovación y refleje los valores corporativos. A los empleados se les proporcionan métodos formales e informales comunes para expresar sus opiniones, ideas y preocupaciones a la dirección. Por último, el gobierno corporativo garantiza una toma de decisiones transparente y creíble, que es algo fundamental para la confianza y credibilidad a largo plazo. Con el fin de entender cómo las operaciones de IAG pueden repercutir en los empleados, consultamos a expertos en la materia de las diferentes compañías operadoras e incorporamos los resultados de la encuesta OHI.
Proveedores Grupos de interés afectados y usuarios del informe		Para entender cómo pueden las operaciones de IAG repercutir en los proveedores, consultamos a expertos en compras de nuestras compañías operadoras e incorporamos la evaluación de EcoVadis, un proveedor de calificaciones ASG para empresas.
Accionistas, entidades de crédito y otros grupos de interés financieros Usuarios del informe		Las calificaciones ASG y el feedback se obtienen de grupos de interés en las conferencias de inversores y a través de nuestro buzón, y se han utilizado para identificar los IRO en nuestro análisis de doble materialidad. Los accionistas, entidades de crédito y otros grupos de interés del ámbito financiero se clasifican como usuarios del informe en el análisis de doble materialidad, y el Grupo incorpora IRO de importancia relativa para mantenerlos informados y al día.
Medioambiente Grupos de interés afectados (grupo de interés que no participa)		El medioambiente se considera un grupo de interés “silencioso”. Durante el análisis de doble materialidad, finalizado en 2024, el equipo de Sostenibilidad de IAG tuvo en cuenta el medioambiente y su influencia en la materialidad de los IRO. Para ello, el equipo de Sostenibilidad de IAG incorporó los resultados de la evaluación acorde con el TCFD, la evaluación de riesgos del equipo de ERM y el informe presentado por IAG a Climate Disclosure Project. También se utilizaron los procedimientos presentados para la IEnvA de la IATA y los informes sobre sostenibilidad de las compañías operadoras (cuando procedía). Al trabajar con expertos externos (Transcendent), identificamos impactos ambientales de acuerdo con una revisión de la bibliografía académica externa (que investigó los impactos de los operadores de aviación en el medioambiente) y una revisión por pares de otros informes de sostenibilidad de compañías de aviación.
Administración pública (gobiernos y reguladores) Grupos de interés afectados y usuarios del informe		El equipo Jurídico y de Cumplimiento de IAG supervisa el Código de Conducta del Grupo para garantizar que sus empleados cumplan las leyes y normas éticas, que es algo fundamental para mantener la integridad del sector y proteger a los consumidores. La esclavitud moderna y la trata de seres humanos son un importante motivo de preocupación, ya que los reguladores aplican medidas estrictas para garantizar que las operaciones y cadenas de suministro de las aerolíneas eviten este tipo de abusos, protejan los derechos humanos y cumplan sus obligaciones legales. Por último, se evalúa la interacción política para garantizar la transparencia y rendición de cuentas en las interacciones de cada aerolínea con los organismos gubernamentales, evitando influencias indebidas y promoviendo una formulación de políticas justa.

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

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

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

IAG realizó una revisión de su análisis de doble materialidad en 2025, basándose en el análisis elaborado en 2024. El equipo de sostenibilidad de IAG colaboró con la empresa especializada en sostenibilidad Transcendent con el fin de determinar los temas de importancia relativa para el Grupo desde el punto de vista de la materialidad de impacto y financiera, tal y como exige la CSRD. El análisis de doble materialidad se realizó con arreglo a los requisitos de las NEIS que se describen a continuación.

¿Qué es el análisis de doble materialidad?

La CSRD utiliza el concepto de doble materialidad de la siguiente manera:

Materialidad financiera

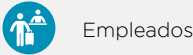
Cómo afectan las cuestiones de sostenibilidad a los resultados y las perspectivas del Grupo.

Materialidad de impacto

Los impactos de las actividades desarrolladas por el Grupo sobre las personas y el medioambiente. Los impactos se han evaluado sobre las siguientes categorías de grupos de interés:



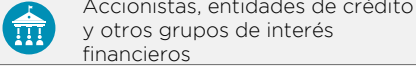
Clientes



Empleados



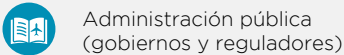
Proveedores



Accionistas, entidades de crédito y otros grupos de interés financieros



Medioambiente



Administración pública (gobiernos y reguladores)



Sociedad



CSRD

Materialidad financiera

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

Materialidad de impacto

Identificación de los impactos del negocio sobre las personas o el medioambiente. Se incluyen los impactos relacionados con los propios procesos del Grupo, los de su cadena de valor (*upstream* y *downstream*), sus productos y servicios y sus relaciones comerciales.

**Metodologías e hipótesis
Alcance y consolidación**

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

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

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

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

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

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

Elaboración del análisis de doble materialidad

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

1

Identificación de temas de sostenibilidad

IAG encargó a Transcendent su apoyo para revisar la información de sostenibilidad del Grupo y la información divulgada por otras partes interesadas de la aviación para identificar temas de sostenibilidad relevantes para el negocio. Las fuentes de información incluyeron los resultados de la encuesta sobre el OHI y la implicación de los empleados. Transcendent preparó un análisis comparativo de los temas materiales reportados por IAG con competidores para validar los temas identificados. Transcendent también consideró estándares de terceros observados por IAG y sus compañías operadoras, como, por ejemplo, el sistema medioambiental de la IATA (IEnvA).

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

2

Identificación de impactos, riesgos y oportunidades

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

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

3

Evaluación de IRO

Materialidad de impacto

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

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

Los efectos negativos se refieren a cualquier efecto negativo en materia de cumplimiento, reputación o cadena de valor derivado de las operaciones de una compañía.

Los efectos positivos se refieren a los efectos beneficiosos que tienen las operaciones de una compañía en la sociedad y el medioambiente. Entre ellos pueden encontrarse beneficios medioambientales como la reducción de las emisiones de carbono, la mejora de la biodiversidad o el aumento del bienestar de los empleados, y entre los beneficios sociales destacan la creación de puestos de trabajo de alta calidad, el apoyo a regiones desfavorecidas o iniciativas de participación en la comunidad.

Materialidad financiera

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

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

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

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

4

Determinación y comunicación de temas materiales

Un grupo central de expertos representativo de los equipos de Finanzas, ERM y Sostenibilidad de IAG, incluido el Director Financiero y de Sostenibilidad, evaluó los resultados del análisis de doble materialidad. Este grupo seleccionó "crítico" como umbral aplicable a las cuestiones materiales en el marco del análisis, ya que coincide con la clasificación de "crítico" de IAG en las definiciones de la evaluación de riesgos del equipo de ERM del Grupo. Como consecuencia, el presente estado incluiría todos los IRO y su correspondiente tema de la CSRD calificados como "críticos" en función de la materialidad de impacto, de la materialidad financiera o de ambas. Los resultados finales del análisis de doble materialidad, incluido el umbral establecido, fue aprobado por la Comisión de Medioambiente y Responsabilidad Corporativa y por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento en noviembre de 2024. IAG se reunió con su Comité de Empresa Europeo el 27 de noviembre de 2024 para explicar cómo se había realizado este análisis de doble materialidad y cómo se identificaron los temas materiales.

Revisión anual de las conclusiones del análisis de doble materialidad

Durante 2025, el equipo de sostenibilidad de IAG revisó las conclusiones del análisis de doble materialidad de 2024 con el apoyo de los análisis proporcionados por expertos externos (Transcendent). La revisión consistió en un proceso de tres pasos:

1

Evaluación de las tendencias mundiales de 2025 que afectan al análisis de doble materialidad, incluidas las actualizaciones de la normativa y una evaluación comparativa con homólogos

Nuestro objetivo era realizar una revisión del análisis de doble materialidad de 2024 para comprobar que seguía siendo pertinente e identificar cualquier IRO nuevo o IRO que necesitara una reevaluación.

Para ello, la evaluación contó con tres aportaciones:

Un taller interno de enfoque ascendente con expertos en sostenibilidad para revisar las definiciones de los IRO:

Para recabar la opinión de los representantes de las diferentes compañías operadoras, Transcendent organizó un taller con expertos en sostenibilidad de dichas compañías con el fin de identificar los temas prioritarios actuales y el trabajo realizado por los equipos de sostenibilidad del Grupo durante los últimos 12 meses.

Tendencias mundiales y actualizaciones sobre la normativa: Dado que las tendencias mundiales en materia normativa del sector influyen en las operaciones y las iniciativas de sostenibilidad de IAG, Transcendent identificó los factores de cambio potenciales que podrían influir en los resultados del análisis de doble materialidad de 2025, combinando análisis de materiales públicos con entrevistas a compañeros del equipo de sostenibilidad de IAG.

Las tendencias mundiales identificadas estaban relacionadas con las tensiones geopolíticas, la fragilidad económica y financiera y las interrupciones tecnológicas.

Un análisis de las normativas que afectan a IAG y sus operaciones consideró los impactos del paquete Omnibus de la UE, que propone una simplificación en dos fases de los requisitos de presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas. También se tuvo en cuenta la competitividad de las aerolíneas en Europa a raíz de los costes de cumplimiento de la política climática, usando estudios publicados en 2025.

Evaluación comparativa entre homólogos sobre la doble materialidad en 2024: Transcendent presentó un análisis de los resultados de la doble materialidad entre IAG y sus homólogos para identificar las diferencias en la presentación de información.

2

Revisión de las conclusiones aplicando un enfoque descendente y desarrollo de propuestas

Los equipos de Sostenibilidad, Finanzas y ERM examinaron las pruebas presentadas por Transcendent y el taller interno con los compañeros de sostenibilidad de las compañías operadoras del Grupo. Los resultados se presentaron a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG.

Se identificaron tanto un nuevo impacto ("Pérdida de biodiversidad por la producción de SAF", un impacto medioambiental negativo) como dos nuevos riesgos ("Cambios en los mandatos de SAF" y "Falta de políticas de apoyo para la captura de carbono"), pero no se consideraron materiales. Para obtener más información, consulte la sección E1 – Cambio climático y gestión de emisiones del presente Estado de sostenibilidad.

3

Propuesta de conclusiones para la aprobación del Consejo

En los resultados finales de la revisión no se propuso ningún cambio en los IRO materiales identificados en el análisis de doble materialidad de 2024 de IAG. Este alcance fue aprobado por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG en noviembre de 2025. IAG se reunió con su Comité de Empresa Europeo el 19 de noviembre de 2025 para presentar los resultados de la revisión del análisis de doble materialidad.

Resultados del análisis de doble materialidad

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

E1. Medioambiente	S1. Personal propio	S2. Trabajadores de la cadena de valor	S4. Consumidores y usuarios finales	G1. Conducta empresarial
Cambio climático y gestión de emisiones	- Diversidad e inclusión - Retribución y condiciones de trabajo - Captación, retención e implicación de los empleados - Salud y seguridad de los empleados	Cadena de suministro responsable	Experiencia del cliente	- Gobierno corporativo - Prácticas éticas y cumplimiento normativo - Esclavitud moderna y trata de seres humanos

IRO materiales relacionados con la sostenibilidad

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

📌 Impacto positivo 📌 Impacto negativo 🎯 Oportunidad ⚠ Riesgo

A Medioambiente (Planeta)

Reglamento sobre taxonomía de la UE

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

NEIS E1 Cambio climático

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

Tema	Nombre	Impacto, riesgo u oportunidad	Descripción	Ubicación
© Medioambiental				
Cambio climático y gestión de emisiones	Emisiones de CO ₂ (alcance 1 y 2) de las operaciones aéreas		La liberación de CO ₂ por la combustión de combustibles fósiles y SAF asociada al funcionamiento normal de los motores de los aviones que se genera durante las maniobras en tierra, el despegue, el vuelo y el aterrizaje, así como el funcionamiento de la unidad auxiliar de potencia de aviones (APU, por sus siglas en inglés) durante el vuelo, contribuye al aumento de las emisiones de efecto invernadero a nivel mundial, lo que contribuye a su vez al calentamiento global y representa un impacto negativo en el medioambiente.	Operaciones propias
	Reducción de emisiones mediante el uso de SAF		El SAF, derivado de fuentes renovables como la biomasa, los aceites usados o los procesos sintéticos, ofrece una alternativa más sostenible a los combustibles fósiles de aviación convencionales. Al integrar el SAF en su cadena de suministro de combustible, IAG puede limitar su dependencia de los combustibles fósiles y reducir su huella de carbono con el fin de cumplir los objetivos establecidos en su estrategia Flightpath Net Zero.	Operaciones propias y fases anteriores
	Reducción de emisiones mediante la renovación de la flota		Al sustituir los aviones más antiguos y que consumen más combustible por modelos más nuevos, IAG tiene la intención de reducir sus emisiones de carbono, ya que estos aviones más nuevos generalmente incorporan tecnologías avanzadas y diseños aerodinámicos que reducen el consumo de combustible.	Operaciones propias
	Reducción de emisiones mediante la participación en medidas basadas en el mercado		La participación de las aerolíneas del Grupo en medidas basadas en el mercado, como el RCDE de la UE, el RCDE del Reino Unido y CORSIA, ha dado lugar y seguirá dando lugar a una aportación de recursos financieros para apoyar las medidas de reducción de emisiones de carbono. Los requisitos de compensación de CORSIA también permitirán a las aerolíneas del Grupo obtener créditos de carbono de proyectos con beneficios sociales adicionales. La estrategia de cobertura del Grupo permite la compra de créditos de carbono para cubrir obligaciones de años futuros, acelerando así la reducción de emisiones. Las obligaciones de cumplimiento del mercado de carbono se aplican tanto a la producción de combustibles como a las aerolíneas del Grupo. Consultar E1-6 para obtener más información sobre el apoyo brindado a IAG a través del programa de combustibles elegibles del RCDE de la UE (FEETS).	Operaciones propias y fases anteriores

 Impacto positivo  Impacto negativo

Estrategia

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

IAG tiene como objetivo conseguir las cero emisiones netas para 2050 en todas sus emisiones de alcance 1, 2 y 3. "Cero emisiones netas" significa que cualquier emisión residual de las operaciones de IAG en 2050, y la proporción de emisiones de IAG procedentes de las actividades de su cadena de valor, se mitigará capturando una cantidad equivalente de CO₂ de la atmósfera mediante tecnologías de captura de carbono.

La meta de cero emisiones netas de alcance 1 para 2050 de IAG fue evaluada de forma independiente por la Transition Pathway Initiative (TPI) en noviembre de 2025, que la consideró acorde con el objetivo de limitación del calentamiento climático a 1,5 °C, y nuestro objetivo a medio plazo de lograr una reducción del 20% en las emisiones de alcance 1 para 2030 también ha sido calificado como plenamente acorde con el objetivo de limitar el calentamiento global por debajo de 2 °C. La evaluación de TPI comparó los hitos de la hoja de ruta de 2021 de IAG con los modelos de la trayectoria del conjunto del sector elaborados por la Agencia Internacional de la Energía (AIE), teniendo en cuenta los compromisos de captura de carbono¹.

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

Las medidas e hipótesis clave previstos para reducir las emisiones incluyen la modernización de la flota y medidas de eficiencia operacional que están bajo nuestro control, el uso de SAF, medidas basadas en el mercado, así como el uso de captura de carbono que depende del apoyo político disponible y condiciones de mercado.

Hoja de ruta hacia las cero emisiones netas

Desde 2019, IAG ha publicado todos los años actualizaciones de su hoja de ruta para alcanzar su objetivo de cero emisiones netas para 2050.

IAG utiliza 2019 como año de referencia para el modelo de su plan de transición, ya que es el año de emisiones máximas del Grupo, antes de que los niveles de actividad se viesen afectados por la pandemia de COVID-19.

La hoja de ruta de IAG para alcanzar las cero emisiones netas y sus costes asociados se incluyen en los planes de negocio a un año y tres años de todas las compañías operadoras, así como a 2030 en las actualizaciones de los riesgos de sostenibilidad (revisados con arreglo al proceso de la ERM del conjunto del Grupo).

La hoja de ruta también forma parte de los compromisos de IAG en materia de sostenibilidad medioambiental, que se detallan en la política de sostenibilidad medioambiental.

El progreso hacia la reducción de emisiones de esta hoja de ruta se monitorea a través del gobierno de sostenibilidad de IAG. Los ICR trimestrales sobre nuestro avance en la reducción de emisiones de carbono se comparten con la Comisión ECR. La política de sostenibilidad ambiental del Grupo y la estrategia Flightpath Net Zero están disponibles en la página web de IAG.

¹ La metodología de TPI para evaluar los objetivos de cero emisiones netas en el sector de la aviación implica convertir los datos de emisiones a una métrica de intensidad de emisiones equivalente (gramos de CO₂ por tonelada-kilómetro facturada). TPI recalcula los objetivos establecidos por IAG utilizando su metodología, antes de comparar la producción con las trayectorias sectoriales modeladas por la AIE.

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

La hoja de ruta de emisiones de alcance 1 que se muestra a continuación es el escenario central más reciente del Grupo.

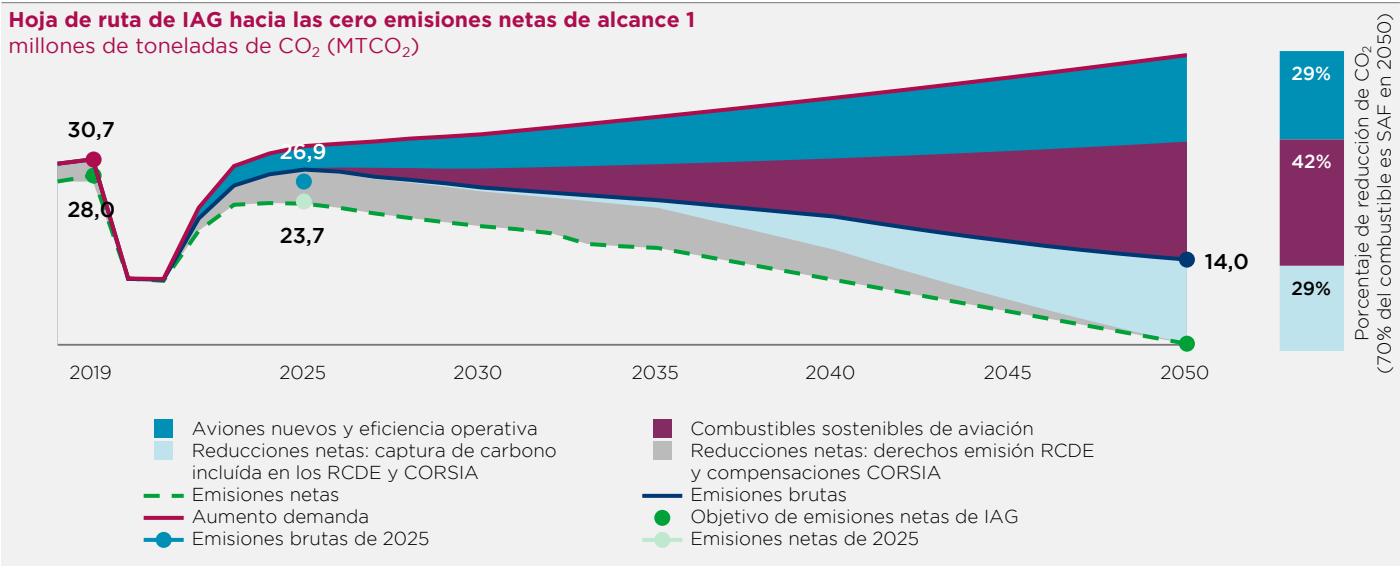
Actualizaciones e hipótesis de 2025

Durante 2025 hemos realizado actualizaciones para reflejar la recuperación de la demanda de pasajeros hasta los niveles anteriores a la pandemia. El crecimiento anual de la demanda está alineado con las previsiones de crecimiento a largo plazo reveladas en las notas 4 y 17 de los estados financieros consolidados. Las previsiones de SAF incluyen una combinación de la cuota de IAG en las obligaciones impuestas a los proveedores de combustible para suministrar SAF en la UE y el Reino Unido, y del consumo voluntario necesario para alcanzar nuestros objetivos de 2030 y 2050. El volumen de captura de carbono utilizado antes de 2035 está alineado con las expectativas futuras en virtud del cumplimiento de las obligaciones del mercado de emisiones de carbono en los RCDE del Reino Unido y de la UE y CORSIA. El papel de la modernización del espacio aéreo y la introducción de aviones de cero emisiones se ha reducido para 2050, para reflejar las últimas actualizaciones normativas y declaraciones realizadas por los fabricantes de aviones.

Principales sensibilidades

Al crear esta hoja de ruta, el Grupo ha aplicado hipótesis sobre las condiciones del mercado y las políticas de apoyo para la reducción de las emisiones de carbono. Estas hipótesis son ajenas al control del Grupo y pueden afectar a la viabilidad de las iniciativas de reducción de emisiones presentadas. Por consiguiente, el Grupo reevalúa sus hipótesis anualmente y las actualiza cuando procede. IAG defiende que la normativa climática debe mantener la competitividad global de todas las aerolíneas. Esto incluye la aplicación de obligaciones adecuadas y justas para reducir las emisiones de carbono, junto con incentivos que promuevan el cumplimiento de todas las iniciativas de reducción de emisiones.

Las emisiones modeladas según nuestro escenario de crecimiento de la demanda reflejan los plazos típicos para la operación de aviones y las emisiones “bloqueadas” atribuidas a la actividad de vuelo con estos activos (que son aproximadamente 23-25 años para los aviones en propiedad). Esto está relacionado con nuestras hipótesis sobre la renovación de la flota que incluye la incorporación gradual y continua de aviones con mayor eficiencia energética (en comparación con los aviones que reemplazan). Estas suposiciones se basan en los plazos de entrega de los nuevos aviones adquiridos por el Grupo y en las declaraciones de los fabricantes.



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

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

Herramienta de reducción de emisiones de carbono en el plan de transición	Gastos operativos o de capital significativos necesarios para la aplicación del plan	Ejemplos de inversiones en empresas/ socios clave en innovación	Contribución estimada a la reducción de emisiones de alcance 1 en 2030	Contribución estimada a la reducción de emisiones de alcance 1 en 2050
Aviones nuevos y operaciones propias	IAG invertirá unos 19.000 millones de euros entre 2026 y 2033 en 217 aviones nuevos y eficientes Airbus y Boeing. Consulte la nota 15 del estado financiero consolidado para obtener más información.	ZeroAvia (fabricante de aviones de hidrógeno); OpenAirlines (software de gestión de combustible);	37%	29%
SAF	IAG sigue invirtiendo en nuevas capacidades de producción de SAF. En septiembre de 2025, IAG invirtió, junto con los miembros de la alianza oneworld, en Breakthrough Energy Ventures (BEV) para lanzar un fondo de inversión nuevo con el objetivo de abordar la disponibilidad limitada y el alto coste actual que tiene el SAF.	Consulte la sección E1-3 para obtener más información sobre nuestras asociaciones en materia de SAF	21%	42%
Captura de carbono	En 2025, British Airways colaboró con miembros de Sustainable Aviation para desarrollar una señal de mercado avanzada para la compra de derechos de captura de carbono con el objetivo de apoyar un mayor desarrollo.	CUR8 (plataforma para el apoyo de tecnologías de captura de carbono)	4%	29%
Medidas basadas en el mercado y compensación de las emisiones de carbono	Esto implica la compra de derechos de emisión de carbono y créditos de compensación para cumplir con nuestras obligaciones en el mercado del carbono y programas voluntarios.	CHOOOSE (plataforma de compensación para clientes)	38%	–%

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

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

Actualizaciones e hipótesis de 2025

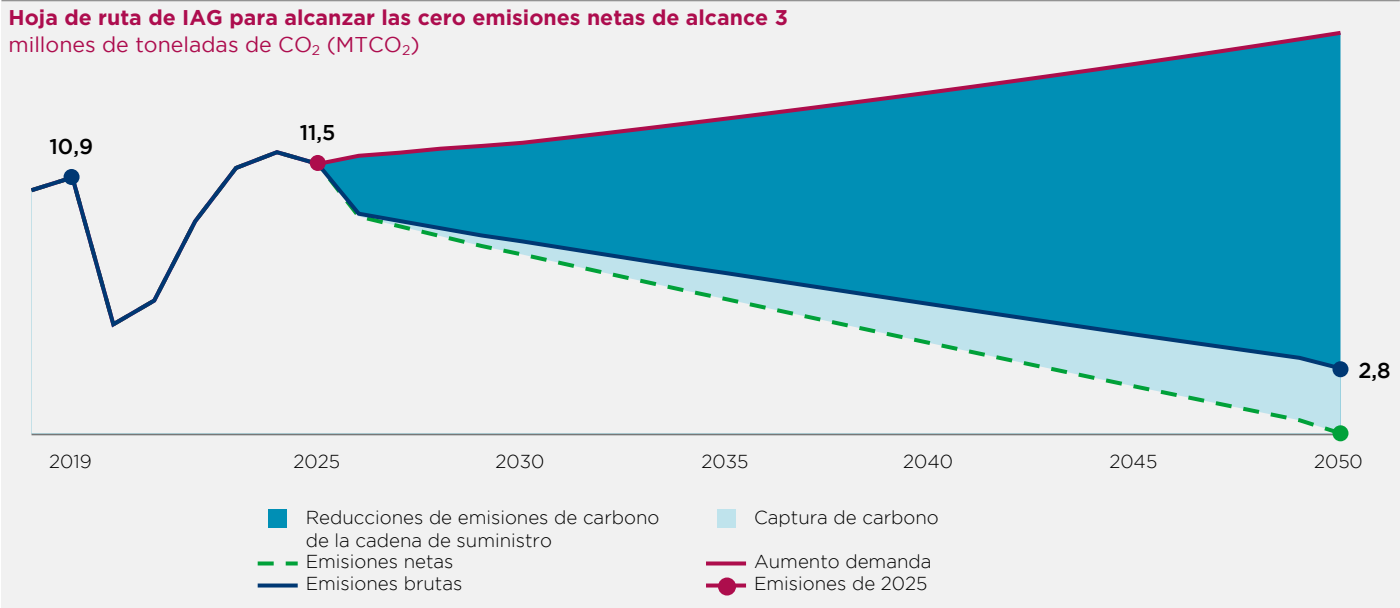
La hoja de ruta de alcance 3 de IAG que se muestra a continuación se ha creado utilizando hipótesis de crecimiento de la demanda alineadas con las emisiones de alcance 1 de IAG.

Nuestra visión de la reducción de emisiones de carbono de la cadena de suministro se forma a partir de una revisión bibliográfica de los planes de descarbonización de los proveedores, centrándose en las categorías de emisiones que representan la mayoría de las emisiones de alcance 3 enumeradas anteriormente. Las reducciones en las emisiones de alcance 3.3 están alineadas con las expectativas de uso de SAF de IAG y corresponden a un volumen decreciente de emisiones asociadas con la producción de queroseno para aviones a base de combustibles fósiles.

Para las emisiones residuales de alcance 3 procedentes de la proporción de emisiones de la cadena de suministro, esperamos utilizar la captura de carbono para mitigar las emisiones residuales de estas operaciones, en línea con los volúmenes que IAG espera utilizar para mitigar las emisiones residuales de sus operaciones directas (alcance 1).

Principales sensibilidades

Nuestras modelizaciones de reducción de emisiones en nuestra cadena de suministro están alineadas con las políticas de apoyo necesarias para la transición hacia los SAF. El uso de la captura de carbono para mitigar las emisiones residuales de nuestra cuota de las actividades de la cadena de suministro también depende de unas condiciones de mercado favorables y de unas políticas gubernamentales de apoyo adecuadas.



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

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

Herramienta de reducción de emisiones de carbono en el plan de transición	Gastos operativos o de capital significativos necesarios para la aplicación del plan	Ejemplos de inversiones en empresas/ socios clave en innovación	Contribución estimada a la reducción de emisiones brutas de alcance 3 en 2030	Contribución estimada a la reducción de emisiones brutas de alcance 3 en 2050
Reducciones de emisiones de carbono de la cadena de suministro	109 proveedores principales (representan el mayor gasto y la mayor importancia operativa para el Grupo) han realizado evaluaciones sobre el desempeño en materia de ASG - Cláusula contractual con proveedores sobre sostenibilidad - Desarrollo de la metodología para la medición de emisiones de carbono de alcance 3 en asociación con Watershed, para priorizar los esfuerzos de reducción de emisiones de carbono en toda la cadena de valor - Los acuerdos de compra para el uso de SAF (véase la hoja de ruta de emisiones de alcance 1) reducirá las emisiones del análisis del ciclo de vida (ACV) asociadas con la producción de combustibles (ya que conduce a una reducción correspondiente de la producción de queroseno para aviones a base de combustible fósil)	EcoVadis (calificación de sostenibilidad empresarial) Watershed (plataforma de reporte de emisiones)	34%	84%
Captura de carbono	Consulte la hoja de ruta de emisiones de alcance 1	CUR8 (plataforma de captura de carbono)	5%	16%

Gestión de impactos, riesgos y oportunidades
Divulgaciones financieras relacionadas con el clima

Resumen del análisis relacionado con el clima

IAG adopta las recomendaciones del TCFD conforme al requisito del Reino Unido (Norma de Cotización 9.8) que define la información que debe incluirse en el Informe y cuentas anuales del Grupo. IAG ha alineado sus divulgaciones sobre riesgos climáticos con el marco de las NEIS, alineado con la última guía y estándares disponibles bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) 1 y estándares sostenibles NIIF 2 (que adoptaron las recomendaciones del TCFD en julio de 2023), así como con las normas de cotización del Reino Unido.

Gobierno	Estrategia	Gestión del riesgo	Parámetros y metas
Comunicar el marco de gobierno de la organización sobre los riesgos y oportunidades relacionados con el clima	Divulgar los impactos reales y potenciales de los riesgos y oportunidades relacionados con el clima en las actividades, la estrategia y la planificación financiera de la organización cuando dicha información sea material	Comunicar de qué manera la organización identifica, evalúa y gestiona los riesgos relacionados con el clima	Divulgar los parámetros y objetivos utilizados para evaluar y gestionar los riesgos y oportunidades relacionados con el clima cuando dicha información sea material
Actividades actuales			
Supervisión del Consejo a través de la Comisión de Medioambiente y Responsabilidad Corporativa y la Comisión de Auditoría y Cumplimiento; gobierno sólido; análisis de doble materialidad completado en 2024 y revisado en 2025	Cumplimiento de la estrategia Flightpath Net Zero y de los ICR de liderazgo; planes financieros y empresariales a uno y tres años que integran aspectos de sostenibilidad; ejecución de un programa de compras sostenibles que incluye una cláusula contractual de sostenibilidad para proveedores	Los riesgos de la aviación sostenible se gestionan como un riesgo principal y se revisan periódicamente dentro de los procesos de ERM. IAG utiliza un modelo cuantitativo para completar sus evaluaciones	Indicadores y objetivos claros para 2025, 2030 y 2050; remuneración relacionada con el clima para altos ejecutivos y directivos
Actividades futuras previstas			
Cambios en los procesos y controles para mejorar la precisión de los informes y cumplir con las obligaciones de cumplimiento	Aumento de la compra de SAF, análisis de escenarios en curso, revisión de las directrices y pruebas sobre las vías para promover la transición hacia el escenario de 1,5 °C	Trabajo más detallado sobre los impactos de los riesgos hasta 2028 y 2040; acciones para maximizar la resiliencia climática; ICR de mitigación del riesgo	Cumplimiento de los objetivos actuales y garantía de que los objetivos para 2030 sigan ajustándose a los requisitos legislativos

Análisis de escenarios relacionados con el clima para 2025

En 2025, IAG repitió un análisis de escenarios relacionados con el clima basándose en su anterior ejercicio de análisis de escenarios acorde con las recomendaciones del TCFD.

El análisis abarca todas las áreas de negocio del Grupo, incluyendo sus principales *hubs* operativos. En el caso de las aerolíneas del Grupo, también se tiene en cuenta la red operativa y su posible exposición a riesgos climáticos. Asimismo, se incluye nuestra cadena de valor para evaluar los posibles riesgos climáticos.

Entre las principales medidas adoptadas en este análisis se incluyen:

- El equipo de Sostenibilidad de IAG y el equipo de ERM revisaron todos los riesgos y oportunidades relacionados con el clima y los impactos potenciales hasta 2028 y 2040. Los impactos de los riesgos principales y otros se cuantifican en el marco del proceso de ERM de la Compañía, que es supervisado por el Consejo;
- Las aerolíneas operadoras han elaborado modelos de los costes relacionados con el cumplimiento de la normativa, incluidos los de los RCDE del Reino Unido y de la UE, y de CORSIA, hasta 2050;
- Se realizó un análisis de escenarios relacionados con el clima tomando 2040 como principal referencia temporal;
- En 2025, realizamos un análisis de impacto a nivel de *hub*, específico para cada uno de nuestros *hubs* operativos, con el objetivo de entender riesgos y oportunidades relativas al cambio climático;
- Se realizó un análisis continuo de la estrategia Flightpath Net Zero hasta 2050; y
- Una continua armonización del análisis de doble materialidad y las conclusiones de ERM.

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

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

Nuestro análisis relacionado con el clima en 2025 adoptó la forma de un debate estructurado y cualitativo sobre los posibles impactos relacionados con el clima y las respuestas empresariales,

utilizando las últimas pruebas y análisis de fuentes reconocidas como la ONU, EUROCONTROL, la Agencia Europea de Medioambiente y Climate Action Tracker (CAT). El análisis de 2025 se llevó a cabo en consonancia con las recomendaciones del estándar NEIS (NEIS 2), que se basa en la actualización de las recomendaciones del TCFD publicada en 2021.

Para este análisis, se eligió un escenario de temperatura de una ruta de concentración representativa (RCP, por sus siglas en inglés) para los riesgos de transición, en reconocimiento de los objetivos climáticos de IAG y de los gobiernos de los países en los que opera el Grupo, que se han comprometido a defender los objetivos del Acuerdo de París. En el escenario RCP 2.6, equivalente a limitar el calentamiento global a 2 °C para 2100, se espera una sólida cooperación mundial para el desarrollo de medidas de mitigación, lo que puede conducir a una rápida descarbonización de la economía. Se eligió un escenario de emisiones intermedio, el escenario de calentamiento RCP 6.0, para los riesgos físicos, basándose en las proyecciones de la ONU más recientes. En este escenario, se prevén planes de mitigación moderada, pero no lo suficientemente fuertes como para evitar los principales impactos del cambio climático. Por último, se utilizó un escenario RCP 8,5 para ayudarnos a conocer nuestra capacidad de adaptación a un mundo en el que las operaciones cambiarían de forma significativa debido a unas temperaturas muy elevadas y la volatilidad extrema de las condiciones meteorológicas diarias.

Se eligió el año 2040 como principal referencia temporal en consonancia con la evaluación de riesgos de sostenibilidad del equipo de ERM de IAG.

En el ejercicio de evaluación relacionado con el clima participaron representantes de la ISN, que incluye empleados de Estrategia, Tesorería, Operaciones de Vuelos, Finanzas, Asuntos Gubernamentales, Planificación Comercial, Relaciones con los Inversores, Personal, ERM, IAG Transform e IAG Loyalty, así como representantes de sostenibilidad de todas las compañías operadoras.

El equipo de Sostenibilidad del Grupo recopiló las aportaciones, que fueron revisadas por el IAG Sustainability Steering Group y la Comisión de Medioambiente y Responsabilidad Corporativa.

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

Riesgos y oportunidades

Los riesgos relacionados con el clima se evalúan y gestionan dentro del marco de ERM, tal y como se describe en la sección Gestión de riesgos y principales factores de riesgo de este Informe anual, dentro del riesgo principal “Aviación sostenible”.

Los riesgos transitorios afectan principalmente a la actividad aérea entre destinos europeos, que se calcularon en base a los vuelos incluidos en el RCDE de la UE, el RCDE del Reino Unido y el RCDE de Suiza. Esto representó alrededor del 26% de las emisiones de alcance 1 de IAG en 2025. Los riesgos físicos podrían afectar a las operaciones de IAG en toda su red mundial, dada la naturaleza global del cambio climático.

IAG considera los factores de riesgo relevantes que podrían afectar a cada riesgo por región y escala temporal. Esta variabilidad puede deberse a la fragmentación de la definición, el alcance y la aplicación de las políticas, a percepciones cambiantes del mercado, la falta de infraestructura o a la aparición imprevisible de nuevas tecnologías (entre otras causas). IAG considera su estrategia de mitigación para cada riesgo teniendo en cuenta estos factores.

Para obtener más información, consulte la tabla “Impactos de los riesgos y oportunidades de mitigación relacionados con el clima”.

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

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

Las oportunidades relacionadas con el clima se identifican como parte del análisis de doble materialidad realizado en 2024 y revisado en 2025. Estas oportunidades se refieren a la posible incidencia positiva de los esfuerzos realizados para mitigar los efectos del cambio climático y adaptarse a ellos, por ejemplo a través del ahorro de recursos y costes, la adopción y utilización de tecnologías de bajas emisiones, el desarrollo de nuevos productos y servicios, y el aumento de la resiliencia en toda la cadena de suministro. Las oportunidades se identifican como acciones que se podrían poner en marcha en el Grupo para reducir nuestra exposición a los riesgos relacionados con el clima. Las oportunidades que se presentan a continuación coinciden con las identificadas en el análisis de doble materialidad de IAG, y se gestionan dentro de las compañías operadoras con arreglo al marco de ERM.

Evaluación de riesgos relacionados con el clima

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

Evaluación de oportunidades relacionados con el clima

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

Tipo de oportunidad relacionada con el clima	Descripción de oportunidades	Marco temporal	Tendencia ¹	Dependencia del escenario ²
Mercado	Inversión estratégica en SAF	C	Estable	Transición
	Incorporación de una flota nueva y más eficiente	M	Estable	Transición
Tecnología	Inversión en tecnologías con menos emisiones	C	A la baja	Transición
	Programas estratégicos de inversión de capital e interacción con <i>startups</i>	M	Estable	Transición
	Inversión en innovación de productos y transición a materiales sostenibles	M	Estable	Transición

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

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

Análisis de escenarios relacionados con el clima

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

Parámetros de riesgo físico	Proyección actual	Escenario por debajo de 2°C	Escenario de 3 °C	Escenario de 5 °C
Escenario global hasta 2100	2,4 °C	RCP ¹ 2,6	RCP 6,0	RCP 8,5
Autoridad responsable	Parámetros de riesgo de transición - 2030	Políticas/proyecciones actuales	Objetivos actuales	Escenario acorde con el objetivo de 1,5° C
Grupo intergubernamental de expertos sobre el cambio climático de la ONU (IPCC, por sus siglas en inglés)²	Emisiones mundiales frente a 2019	0%	(7)%	(41)%
Gobierno del Reino Unido	Emisiones del Reino Unido frente a 2019	(28)%	(42)%	(42)%
Comisión de la UE	Emisiones de la UE frente a 1990	(55)% (via Fit for 55)	(55)%	(62)%
Gobierno de EE. UU.	Emisiones de EE. UU. frente a 2005	(37)%	(50)%	(58)%
OACI	Emisiones (netas) de la aviación frente a 2019	(15)% (a través de CORSIA)	(15)%	(15)%

- 1 Trayectoria de Concentración Representativa (RCP, por sus siglas en inglés), un escenario globalmente reconocido para los cambios físicos con diferentes rangos de temperatura
- 2 Una reducción del 41% para 2030 representa una transición ordenada. El IPCC representa una transición desordenada ((27)% porque una reducción menor de las emisiones globales hasta 2030 requiere una reducción de las emisiones de carbono rápida después de 2030 para volver al escenario de 1,5 °C para 2100

Impactos de los riesgos y oportunidades de mitigación relacionados con el clima

Los riesgos identificados por la evaluación relacionada con el clima del Grupo se asignan a los IRO identificados a través del análisis de doble materialidad de IAG y los riesgos incluidos en ERM. En el marco del análisis de doble materialidad de IAG no se identificaron riesgos materiales de carácter financiero para el Grupo.

Tema relacionado del análisis de doble materialidad	Principal actividad expuesta de las compañías operadoras del Grupo
 Cambio climático y gestión de emisiones	 Aerolíneas
 Cadena de suministro responsable	 Negocios de fidelización
 Prácticas éticas y cumplimiento normativo	 IAG Cargo
 Gestión de residuos y economía circular	

Físico				
Impactos financieros potenciales no mitigados	Cómo lo mitiga IAG	Resumen de la evaluación acorde con el TCFD	Tema relacionado de la doble materialidad	Principal compañía operadora del Grupo expuesta
Resiliencia ante fenómenos meteorológicos extremos				
Días de pérdida de ingresos por perturbaciones adicionales de vuelos y costes asociados de mitigación y compensación a los pasajeros	Los procesos de resiliencia operativa existentes pueden minimizar las perturbaciones adicionales (por ejemplo, las causadas por turbulencias durante los vuelos)	Se revisó la exposición de las actividades del Grupo a impactos climáticos temporales que pueden afectar a nuestra capacidad para operar, tales como fenómenos meteorológicos graves (turbulencias, depresiones, precipitaciones intensas) que alteran los programas de vuelo y provocan cancelaciones o desvíos de vuelos		
Resiliencia de las rutas y los bienes a los cambios climáticos crónicos				
Cambios en los ingresos derivados de una red de rutas diferente o una frecuencia distinta de vuelos a destinos afectados por el clima; cambios en los costes de mantenimiento operativo	El tamaño y la flexibilidad de la red de rutas permite ajustes sin impactos materiales en el plan. Los aviones son activos móviles que pueden trasladarse a diferentes lugares para tener en cuenta, por ejemplo, una mayor incidencia de huracanes en el Caribe	Evaluación basada en la localización de destinos de alto riesgo susceptibles de sufrir los impactos de cambios climáticos y atmosféricos crónicos. Evaluación de los aeropuertos más expuestos a la subida del nivel del mar, que puede afectar a nuestra capacidad para operar en ellos o a la venta de vacaciones a destinos relacionados. Medido como una pérdida de ingresos y como un aumento de los costes operativos para la empresa		

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

Asimetría de políticas entre regiones

Cambio del número de clientes en relación con otros operadores de transporte sometidos a regímenes políticos más favorables o más restrictivos	Defensa de soluciones globales como el objetivo aspiracional a largo plazo de la OACI acordado en 2022 y CORSIA	Medido mediante la revisión de las diferentes obligaciones regulatorias de cada país y la determinación de sus consecuencias para IAG		
--	---	---	---	---

Regulación adicional de la actividad, no de las emisiones

Los impuestos o gravámenes del sector aumentan los costes operativos y pueden afectar a la demanda; las medidas de gestión de la demanda equivalen a una pérdida de ingresos. Las restricciones de ruidos no se incluyen en este riesgo, pero se analizan como riesgo independiente a través del marco de ERM	Defensa de medidas de reducción de emisiones como el combustible SAF y lucha contra medidas económicamente ineficaces como los impuestos	Se evaluó el impacto potencial de los requisitos regulatorios por política y jurisdicción		 
---	--	---	---	---

Falta de infraestructuras o políticas de apoyo para los SAF

Precios más altos del 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 Task Force del Reino Unido, y una estrategia para comprar SAF en regiones donde exista una política favorable	Se evaluó nuestra exposición a los SAF a precio de mercado, en relación con nuestra capacidad para contribuir al desarrollo de una política de SAF adecuada y al diseño de sistemas de incentivos de SAF eficaces		
--	---	---	---	---

Falta de políticas de apoyo para la captura de carbono

Mayores costes de cumplimiento en los mercados del carbono, como los RCDE del Reino Unido y de la UE, debido a los elevados precios del crédito	Defensa de una política apropiada en materia de captura de carbono, que incluya incentivos para las tecnologías de captura de carbono y contribuciones económicas de todos los sectores sujetos a requisitos de captura de carbono en el futuro	Evaluación del coste de las capturas de carbono como parte de las obligaciones de IAG en el mercado de carbono		
---	---	--	---	---

Cambios en los mandatos de SAF

Impacto en la estrategia de IAG para comprar SAF en regiones en las que existan políticas de apoyo y aumente la presión para implantar medidas alternativas de reducción de emisiones, tales como la gestión de la demanda	Defensa de la política adecuada de SAF, por ejemplo, a través del Jet Zero Task Force del Reino Unido, y una estrategia para comprar SAF en regiones donde exista una política favorable	Evaluación de las implicaciones financieras de los cambios en los mandatos de SAF del Reino Unido o la UE con respecto a la estrategia de IAG		
--	--	---	---	---

Regulación de los efectos distintos al CO₂

Potencial multiplicador de los costes del RCDE de la UE; pérdida de ingresos por restricciones de rutas, o costes operativos debido a la gestión de impactos distintos al CO ₂	Estudios externos sugieren que tan solo un 10% de los vuelos podrían representar el 80% de los impactos ¹ . Acciones a través de asociaciones sectoriales para apoyar el seguimiento y soluciones específicas como la optimización de rutas y la adopción de SAF. Participación en los requisitos de seguimiento, información y verificación en el marco del RCDE de la UE y los vuelos de prueba	Se evaluaron las posibles implicaciones de costes de la normativa sobre impactos distintos al CO ₂ sobre las operaciones del Grupo. Seguimos apoyando iniciativas de investigación que ayuden a mejorar la comprensión de los impactos distintos al CO ₂ sobre el clima		
---	--	---	---	---

Tecnología

Impactos financieros potenciales no mitigados	Cómo lo mitiga IAG	Resumen de la evaluación acorde con el TCFD	Tema relacionado de la doble materialidad	Principal compañía operadora del Grupo expuesta
---	--------------------	---	---	---

Acceso y preparación para tecnologías con menos emisiones

Mayores costes de los RCDE si se restringe el acceso a la tecnología o su desarrollo es lento	El equipo de IAGi Ventures armoniza su investigación y su trabajo con la estrategia Flightpath Net Zero	Se evaluó el coste marginal de las distintas tecnologías de captura de carbono y el papel que pueden desempeñar en el plan de transición climática de IAG		 
---	---	---	---	---

Cumplimiento del suministro de SAF contratado

Exposición a la evolución de los precios unitarios de los SAF en los principales mercados	Formalizar acuerdos para la compra de SAF y participar en el capital de proyectos en fase inicial, cuando proceda	Evaluación del estado del suministro mundial de SAF y la logística de la cadena de suministro, con los volúmenes necesarios para cumplir con la cuota de los mandatos de SAF de IAG y el objetivo de SAF de IAG para 2030		
---	---	---	---	---

¹ Fuente: Teoh, R., Engberg, Z., Schumann, U., Voigt, C., Shapiro, M., Rohs, S., and Stettler, M. E. J.: Global aviation contrail climate effects from 2019 to 2021, Atmos. Chem. Phys., 24, 6071-6093, <https://doi.org/10.5194/acp-24-6071-2024>, 2024.

Oportunidades e impactos financieros relacionados con el clima

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

Mercado			
Posibles repercusiones financieras	Resumen de la evaluación relacionada con el clima	Tema relacionado de la doble materialidad	Principal compañía operadora del Grupo expuesta
Inversión estratégica en SAF			
Asegurar los volúmenes de SAF necesarias para cumplir las metas internas y normativas no solo reduce el impacto climático de IAG, sino que también ofrece una importante reducción potencial de los costes operativos anuales respecto de las obligaciones del mercado de carbono del Grupo o posibles sanciones por el mandato SAF (trasladadas por los proveedores de combustible regulados por los mandatos SAF de la UE y del Reino Unido)	Se analizó el mercado para identificar incentivos de políticas favorables que permitan una transición verde, lo que ayudará a IAG a asegurarse el suministro y evitar la exposición a los precios del mercado		
Incorporación de una flota nueva y más eficiente			
Al introducir en su flota nuevos aviones que consumen menos combustible, las aerolíneas del Grupo pueden mitigar los costes de cumplimiento incurridos en los mercados de carbono, que regulan las emisiones de carbono de las rutas en las que opera	Se actualizaron los modelos internos de precios del carbono para evaluar la contribución de unos aviones nuevos y que consumen menos combustible a la consecución de las metas climáticas de IAG, y la reducción de los costes de explotación asociados		
Tecnología			
Posibles repercusiones financieras	Resumen de la evaluación relacionada con el clima	Tema relacionado de la doble materialidad	Principal compañía operadora del Grupo expuesta
Inversión en tecnologías con menos emisiones			
La aplicación de nuevas tecnologías, como equipos de a bordo más ligeros o programas informáticos que permitan adaptar mejor los volúmenes de combustible a las necesidades del vuelo, brinda la oportunidad de aumentar el ahorro de combustible, lo que puede contribuir a reducir los costes operativos	Se analizó la contribución positiva de las nuevas tecnologías a las operaciones directas, reduciendo el consumo de combustible y la generación de residuos, por ejemplo en soluciones de almacenamiento de cargas como las correas y el diseño de palés. Se evaluó el impacto de la inversión en captura de carbono para el desarrollo de la señal del mercado necesaria para el aumento de la oferta futura		
Programas estratégicos de inversión de capital riesgo e interacción con startups			
En su búsqueda de las cero emisiones netas de carbono para 2050, IAG tiene una importante oportunidad financiera de invertir en soluciones innovadoras para reducir sus emisiones. Esto implica explorar asociaciones y tecnologías de vanguardia para acelerar el avance hacia esta meta	Se evaluó la contribución de las diferentes tecnologías a nuestras operaciones para conseguir nuestras metas climáticas, como la colaboración de IAG con ZeroAvia para explorar el potencial de la tecnología de los aviones que funcionan con hidrógeno		
Inversión en innovación de productos y transición a materiales sostenibles			
Al desarrollar nuevos productos, como los centrados en la reducción de residuos a bordo, IAG puede aprovechar la creciente demanda de alternativas sostenibles por parte de los consumidores y reducir los costes de explotación a largo plazo	Se evaluó el impacto del apoyo a la investigación y el desarrollo de productos para la transición hacia cadenas de suministro más sostenibles		

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

Política de sostenibilidad ambiental

La política de sostenibilidad medioambiental recoge el compromiso de IAG de reconocer, gestionar y reducir nuestro impacto en el planeta. Para ello, entre otras cosas, desarrollamos nuestra actividad de forma responsable con el medioambiente y cumplimos los requisitos legales aplicables y otras obligaciones en la materia. Esta política está disponible en la web de IAG.

Hemos incorporado la sostenibilidad a nuestra estrategia y decisiones empresariales, y mantenemos el compromiso de:

- Utilizar SAF y programas de mercado de carbono para apoyar la reducción de emisiones de carbono
- Interactuar periódicamente con los principales grupos de interés en lo que respecta a nuestros asuntos más materiales
- Minimizar los impactos medioambientales negativos a través del uso eficiente de los recursos y la energía, y reducir las emisiones, el ruido y los residuos siempre que resulte factible

- Implementar sistemas de gestión medioambiental armonizados con la norma ISO 14001 y procesos de gobierno medioambiental sólidos
- Supervisar, documentar y someter a verificación externa nuestros impactos materiales en materia medioambiental
- Garantizar la solidez y transparencia de nuestra presentación de información no financiera
- Velar por que nuestras posturas externas reflejen nuestros asuntos materiales y nuestras metas
- Tratar de garantizar que nuestra estrategia y objetivos en materia medioambiental estén armonizados con el conocimiento científico más avanzado de los impactos
- Crear conciencia acerca de nuestras acciones medioambientales entre nuestros principales grupos de interés
- Empezar acciones para impulsar el cambio y crear un sector aéreo más sostenible
- Fomentar programas de investigación pertinentes para conocer mejor los impactos climáticos distintos del CO₂ y las posibles opciones de mitigación

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

IAG revisa periódicamente sus compromisos en virtud de esta política en función del apoyo político disponible y las condiciones del mercado. En 2026, IAG actualizará esta política como parte de nuestra gobernanza de sostenibilidad.

Instrucciones de Grupo

IAG publica instrucciones para que sus compañías operadoras armonicen sus acciones con vistas al cumplimiento de nuestra estrategia de mitigación del cambio climático y de adaptación a este. El Director de Sostenibilidad del Grupo es responsable de establecer esta estrategia, junto con la aprobación por parte del Director Financiero y de Sostenibilidad y del Consejero Delegado, y bajo la supervisión de la Comisión de Medioambiente y Responsabilidad Corporativa. Los responsables de sostenibilidad de cada compañía operadora informan trimestralmente a IAG sobre los ICR materiales utilizados para medir el progreso de IAG. Las instrucciones del Grupo incluyen orientaciones para la contabilidad de los costes de las medidas de sostenibilidad y su impacto en la consecución de los planes corporativos y sobre cómo interactuar con los proveedores en cuestiones de sostenibilidad (tal y como se detalla en el Código de Conducta para terceros desde diciembre de 2024 y anteriormente en el Código de Conducta para proveedores).

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

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

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

- Nuestra Comisión de Auditoría y Cumplimiento supervisa la divulgación de información no financiera de IAG;
- Los riesgos para la sostenibilidad de la aviación se han identificado como un riesgo principal, y se evalúan y revisan en el marco de nuestros procesos de ERM para todo el Grupo;
- El Código de Conducta de IAG y el Código de Conducta para terceros establecen nuestro compromiso de hacer negocios de forma ética, transparente e íntegra, así como de mantener las normas de sostenibilidad. Queremos trabajar con proveedores que compartan nuestros valores y nuestra forma de trabajar. La formación obligatoria se utiliza para informar a los empleados. IAG ha incorporado al Grupo prácticas de gobierno específicas en materia de sostenibilidad;
- Nuestro Consejo de Administración se encarga de supervisar y dirigir programas medioambientales a través de la ECR;
- El Comité de Dirección de IAG es el principal foro para la revisión y el debate de estos programas, y para establecer la estrategia;
- El IAG Sustainability Steering Group, compuesto por representantes de la alta dirección de todas las empresas, se encarga de supervisar la estrategia, las metas, las iniciativas y los programas de sostenibilidad;
- La estrategia de sostenibilidad de IAG establece las políticas y los objetivos, la estrategia, las metas, los parámetros de desempeño y nuestro enfoque para abordar la gestión de riesgos, el cumplimiento y la interacción con los grupos de interés; y
- El equipo de Sostenibilidad de IAG revisa anualmente la hoja de ruta de descarbonización del Grupo y actualiza la contribución de cada palanca de descarbonización, reflejando tanto las acciones implementadas como las iniciativas aprobadas a lo largo del año.

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

Aviones nuevos y eficiencia operativa

Aviones nuevos

IAG invertirá unos 19.000 millones de euros entre 2026 y 2033 en 217 aviones nuevos y eficientes. Estos mejorarán la eficiencia en el uso de combustible de las operaciones de IAG en comparación con aquellos a los que sustituyan. IAG también promueve el desarrollo de nuevas tecnologías de aviación que incluye la inversión desde 2020 en ZeroAvia, un líder en el desarrollo de aviones propulsados por hidrógeno y eléctricos.

Entre los ejemplos de reducción de las emisiones gracias a los nuevos aviones en 2025 se incluyen:

- Iberia y Aer Lingus avanzaron en su programa de modernización de la flota con la introducción del Airbus A321XLR, un avión de nueva generación para vuelos de largo radio que ofrece hasta un 30% más de eficiencia en el uso de combustible y menores emisiones de CO₂ en comparación con los modelos anteriores, de acuerdo con las afirmaciones de los fabricantes;
- British Airways recibió nuevos aviones, incluido un 787-10 Dreamliner, un 25% de mejora desde el punto de vista de consumo de combustible que el modelo de avión que está diseñado para reemplazar, además de 12 aviones de corto radio (siete A320neo y cinco A321neo); e
- IAG confirmó la asignación de 50 Boeing 737 a Vueling, cuya entrega está prevista para finales de 2026.

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

Programa de eficiencia en el uso de combustible

Cada aerolínea cuenta con un programa de eficiencia en el uso de combustible que favorece la planificación y ejecución de los vuelos, lo que permite a los pilotos operar vuelos más eficientes con altos estándares de seguridad. Las medidas para mejorar la eficiencia operacional de nuestras aerolíneas incluyen el uso de un solo motor para el rodaje de aviones y retrasar el arranque de los motores para reducir las emisiones de carbono antes del despegue. IAG reúne a compañeros de sostenibilidad, expertos en gestión de combustible y pilotos en el grupo de trabajo de eficiencia de carbono para aprovechar este conocimiento y compartir las mejores prácticas para desarrollar iniciativas de eficiencia de combustible que contribuyan a nuestros objetivos de reducción de emisiones de carbono.

En 2025, IAG implementó una nueva herramienta de gestión de combustible (Open Airlines) para impulsar nuestro objetivo de reforzar el programa de eficiencia en el uso de combustible en todo el Grupo. El objetivo de implementar esta herramienta es mejorar la interacción con las tripulaciones de vuelo facilitando información operativa detallada y, al mismo tiempo, ofrecer sistemas de control del combustible que favorezcan la armonización de los informes entre las diferentes compañías operadoras. De este modo, las aerolíneas del Grupo pueden facilitar los datos necesarios sobre combustible para cumplir los requisitos del mercado de carbono (en virtud de las políticas del RCDE de la EU y del Reino Unido, CORSIA y ReFuelEU). Gracias a este programa consolidado, calculamos que para 2030 se podría lograr un incremento del 25% en el ahorro total de combustible, en comparación con el ahorro alcanzado en 2025.

En el marco del programa de eficiencia, también buscamos soluciones innovadoras que contribuyan a mejorar el desempeño de nuestras operaciones. En línea con esta ambición, en 2025 Vueling firmó una asociación con MicroTau, un fabricante de tecnología cuyo objetivo es lograr una reducción de hasta un 4% en el consumo de combustible disminuyendo la resistencia aerodinámica de los aviones mediante la instalación de una película biomimética con surcos microscópicos que imitan la textura de la piel de un tiburón.

Combustibles sostenibles de aviación

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

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

Las características químicas y físicas del SAF son casi idénticas a las del combustible convencional para aviones. Se puede mezclar con este último de forma segura en distintos grados, utiliza la misma infraestructura de suministro y no requiere la adaptación de aviones o motores. Los combustibles con estas propiedades se denominan “combustibles de sustitución directa” (es decir, combustibles que se pueden incorporar directamente a los sistemas de abastecimiento de combustible de los aeropuertos existentes). Esta definición está disponible en la página web de la IATA.

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

Actualmente existen ocho vías certificadas para fabricar SAF basadas en el uso de tecnologías y materias primas específicas. Estos procesos están certificados según estándares internacionales para garantizar que el uso de los combustibles resulte seguro. IAG requiere que el SAF adquirido cumpla estrictos sistemas de certificación de sostenibilidad.

Alianzas de SAF

Fabricante	Ubicación de la instalación	Fecha prevista del suministro	Sistema de producción de SAF
BP	Europa; China	Desde 2021	Hidroprocesado de ésteres y ácidos grasos (HEFA) y coprocesados
Neste	Finlandia; Singapur	Desde 2021	HEFA
Phillips 66	Humber, Reino Unido	Desde 2022	Coprocesado
Repsol	Cartagena, España	Desde 2022	HEFA
Moeve (antigua Cepsa)	Huelva, España	Desde 2023	Coprocesado
EcoCeres	Shanghái, China	Desde 2024	HEFA
ST1	Gotemburgo, Suecia	Desde 2024	HEFA
LanzaJet	Georgia, EE. UU.	Desde 2025	Alcohol-to-jet
Twelve	Washington, EE. UU.	Desde 2025	Power-to-liquid
Valero	Texas, EE.UU.	Desde 2025	HEFA
World Energy	California, EE. UU.	Desde 2025	HEFA
Aemetis	California, EE. UU.	2027	HEFA
Infinium	Texas, EE. UU.	2027	Power-to-liquid
Wastefront	Sunderland, Reino Unido	2028	Aceite de pirólisis de neumáticos
LanzaJet	Teeside, Reino Unido	2029	Alcohol-to-jet
Nova Pangaea	Teeside, Reino Unido	2029	Bioetanol avanzado

El SAF coprocesado consiste en petróleo renovables (HEFA), que se introducen en una refinería de petróleo tradicional junto con el petróleo crudo. La refinería utiliza sus unidades de hidroprocesamiento existentes para convertir ambos flujos en combustibles de aviación y otros productos. Como resultado, se produce un reducido porcentaje de SAF sin tener que construir una planta de biocombustibles independiente, lo que suele abaratar y agilizar su escalado

Papel del SAF en el plan de transición de IAG

El SAF desempeña un papel importante para el plan de transición de IAG para alcanzar las cero emisiones netas para 2050. En 2021, el Grupo se fijó el objetivo de utilizar un 10% de SAF para el año 2030, condicionado a un apoyo de las políticas gubernamentales acorde. IAG continúa supervisando las proyecciones de SAF y el apoyo político brindado para alcanzar este objetivo. Esto incluye la participación de IAG en los mandatos para que los proveedores de combustible suministren SAF en la UE y Reino Unido, así como la idoneidad de las condiciones del mercado para el uso voluntario de SAF por encima de nuestra participación en estos mandatos.

IAG prevé utilizar SAF para un 70% del combustible total en 2050, lo que contribuirá a una reducción del 42% de las emisiones del ciclo de vida de CO₂ en ese mismo año.

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

Apoyo a los procesos de producción avanzados de SAF

IAG sigue invirtiendo directamente en nuevas e innovadoras capacidades de producción de SAF, lo que propicia un mayor desarrollo de este mercado. Estas inversiones suelen ir acompañadas de acuerdos de compra de SAF, que son fundamentales para la viabilidad financiera de su nueva capacidad de producción. En septiembre de 2025, IAG participó en la ronda de financiación de Serie B de OXCCU, una empresa innovadora en SAF con sede en el Reino Unido, e invirtió junto con aerolíneas miembros de la alianza oneworld en BEV para lanzar un nuevo fondo de inversión diseñado para abordar la disponibilidad limitada y el alto coste del SAF actual.

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.

Cumpliendo nuestro compromiso

En 2025, las aerolíneas del Grupo utilizaron 291.000 toneladas de SAF, lo que supone un aumento del 79% con respecto a 2024. Esto ha evitado la emisión de unas 796.000 toneladas de CO₂ desde el punto de vista del análisis de ciclo de vida comparado con el uso de combustible de aviación convencional y representa el 3,3% del combustible total de IAG.

Gobierno de SAF en IAG

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

Apoyo a la reducción de emisiones de nuestros clientes

Para fomentar el aumento de la producción de SAF en todo el mundo, IAG ofrece a los clientes la oportunidad de contribuir a los costes de SAF para apoyar sus propias reducciones de emisiones de alcance 3. Al asociarse con sus clientes corporativos, IAG puede adquirir más SAF y reducir sus emisiones de alcance 1 (contabilizando las reducciones de emisiones de SAF a lo largo del ciclo de vida). Los clientes corporativos que adquieren certificados de emisiones de SAF de alcance 3 declaran reducciones de sus emisiones de alcance 3, del ciclo de vida de la industria, equivalentes a una proporción de sus vuelos corporativos. Estas reducciones se utilizan normalmente para reducir las emisiones de alcance 3, categoría 4 (transporte y distribución) o 6 (viajes de negocios).

En abril de 2025, IAG prorrogó por cinco años el acuerdo de compra de SAF cofinanciado con Microsoft, lo que aumentó el volumen de SAF en 39.000 toneladas (lo que equivale a una reducción de las emisiones de carbono del ciclo de vida de aproximadamente 112.000 tCO₂). Iberia también lanzó una iniciativa específica de SAF diseñada para promover la colaboración entre sus clientes corporativos. Consúltense la sección S4 Consumidores y usuarios finales de este Estado de sostenibilidad para obtener más información.

Captura de carbono

IAG apoya la inclusión de la captura de carbono en las palancas de descarbonización de la industria y las evaluaciones externas.

Según la hoja de ruta más actualizada, el Grupo espera utilizar aproximadamente 130 millones de toneladas de captura de carbono entre 2025 y 2050 para mitigar las emisiones de alcance 1, siempre que se dicten normas de verificación y calidad acordadas a escala global para las capturas de carbono y se cuente con un apoyo adecuado de las políticas públicas, como la inclusión en los RCDE.

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

Fomento del desarrollo de la captura de carbono

El Grupo sigue abogando por políticas eficaces y justas que promuevan el desarrollo de tecnologías de captura de carbono. Respondimos a la consulta del Reino Unido sobre la integración de la captura de carbono en el RCDE del Reino Unido en 2025 y contribuimos a la actualización de la hoja de ruta "Destination 2050" de A4E, publicada en febrero de 2025, y que describe las expectativas del sector respecto al uso de la captura de carbono para alcanzar nuestro objetivo de cero emisiones netas en 2050. IAG también respondió a una solicitud del Reino Unido para recabar evidencias con vistas a una revisión independiente sobre la captura de gases de efecto invernadero y continúa brindando opiniones sobre el papel de la eliminación de carbono en los objetivos con base científica que están desarrollando la SBTi e ISO.

El mandato SAF del Reino Unido es un programa basado en gases de efecto invernadero que recompensa proyectos capaces de capturar y almacenar CO₂ o carbono sólido como parte del proceso de producción. Creemos que esta es la mejor vía para que la aviación apoye el desarrollo de la eliminación de carbono a corto plazo. Hemos continuado interactuando con los reguladores, resaltando el apoyo financiero que es necesario para permitir a la aviación contribuir al aumento de disponibilidad futura de captura de gases de efecto invernadero.

En 2025, British Airways colaboró con miembros de Sustainable Aviation para desarrollar una señal de mercado avanzada para la compra de derechos de captura de carbono con el objetivo de apoyar un futuro desarrollo del suministro.

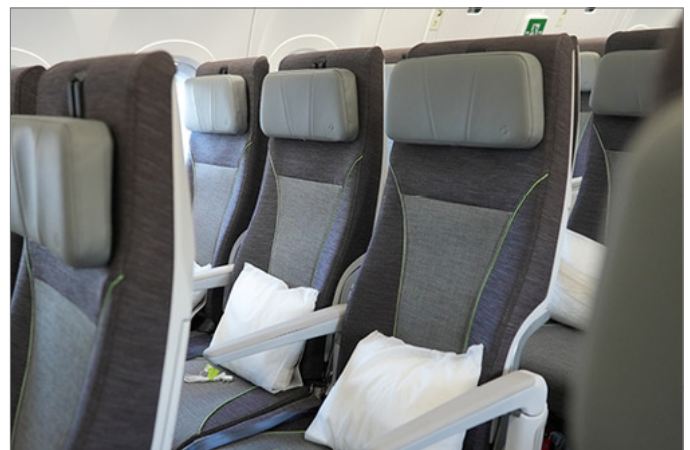
Las aerolíneas del Grupo siguen ofreciendo a sus clientes la posibilidad de contribuir económicamente a proyectos de captura de carbono.

Reducciones de emisiones de carbono de la cadena de suministro

Uno de los pilares fundamentales del Programa de sostenibilidad de la cadena de suministro de IAG se centra en el cumplimiento de nuestros objetivos de alcance 3.

En 2024, IAG Transform presentó una estrategia de reducción de emisiones de la cadena de suministro segmentando las categorías de emisiones materiales de alcance 3 e identificando, posteriormente, a los proveedores con los que dialogar sobre la mitigación del cambio climático. El objetivo de dicha estrategia es identificar y promover iniciativas de captura de carbono en toda la cadena de valor. Esto supone mejorar la calidad de la información sobre emisiones al poner de manifiesto las iniciativas de descarbonización de nuestros proveedores, recabando los factores de emisiones específicos de los proveedores (SSEF, por sus siglas en inglés) a través del CDP, pidiendo a los proveedores que establezcan objetivos climáticos alineados con el objetivo de cero emisiones netas de IAG, y a través del desarrollo de capacidades.

Como parte de Programa de sostenibilidad de la cadena de suministro de IAG, IAG Transform también puso en marcha su Programa de interacción con los proveedores en 2024, mediante el que se insta a los proveedores a dar a conocer sus compromisos de sostenibilidad y esfuerzos de reducciones de emisiones de carbono con el fin de identificar las mejores prácticas y potenciales colaboraciones para alcanzar metas comunes. En 2025, IAG Transform amplió el programa mediante la interacción con los proveedores de las siguientes categorías de compras: asientos, motores, logística y catering de aviones.



Caso práctico: Recaro

En 2025, el Grupo colaboró con RECARO en el marco del Programa de participación de proveedores de IAG, centrándose en la gestión de nuestros asientos al final de su vida útil. Se llevó a cabo una prueba conjunta de trituración de asientos de aviones para evaluar diferentes procesos de reciclaje de los asientos producidos por RECARO. También se compararon varios escenarios de reciclaje y transporte.

IAG ha utilizado esta información para identificar oportunidades de colaboración con proveedores para aumentar el reciclaje de materiales en toda la cadena de suministro, lo que puede reducir las emisiones asociadas con la eliminación de asientos de aviones al final de su vida útil en la huella de emisiones de alcance 3 de IAG y contribuir al cumplimiento de los objetivos del Grupo.

Parámetros y metas

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

El plan de transición de IAG se centra en reducir el ciclo de vida del CO₂ procedente del uso de queroseno de aviación, ya que representa más del 99% de las emisiones de alcance 1. El Grupo mide toda su huella de carbono y realiza un seguimiento trimestral de múltiples parámetros para garantizar los avances en la reducción de emisiones.

Los objetivos de reducción de emisiones de IAG se establecen en la política de sostenibilidad ambiental, disponible en la página web de IAG. Estos objetivos se revisan periódicamente en función del apoyo político brindado y las condiciones del mercado, para garantizar que el Grupo mantenga su competitividad frente a sus competidores. IAG sigue abogando por una regulación equilibrada que apoye la descarbonización, reconociendo al mismo tiempo la importancia económica y social de la aviación. Consulte la sección E1-2 para obtener más información.

Las metas que se indican a continuación se establecen para mitigar los impactos materiales de IAG identificados por el análisis de doble materialidad de 2025.

Año de referencia (2019)	Objetivo 2025	Objetivo 2030	Objetivo 2050
Emisiones GEI brutas de alcance 1 (tCO ₂ e)	N/A	Reducción del 20% de las emisiones netas de alcance 1, hasta 21,6 millones de toneladas. Esto equivale a una reducción de emisiones brutas de 24,8 millones de toneladas	Cero emisiones netas de alcance 1, 2 y 3 en todas nuestras operaciones y cadena de suministro Captura de carbono para cualquier emisión residual.
Emisiones GEI brutas de alcance 3 (tCO ₂ e)	N/A	Reducción del 20% de las emisiones netas de alcance 3, hasta 8,7 millones de toneladas	Esto equivale a una reducción de emisiones brutas de 16.8 millones de toneladas
Eficiencia energética y reducción del consumo (intensidad de carbono de los vuelos (incluidas las reducciones de CO ₂ de SAF))	Reducción del 12% de la intensidad de emisiones de carbono, hasta 80 gCO ₂ /pkm	N/A	Reducción del 83% de la intensidad de emisiones de carbono
Sustitución de combustibles (consumo de combustible SAF)	N/A	10% de uso de SAF para 2030	N/A
Electrificación	No material	No material	No material
Uso de energía renovable	No material	No material	No material
Eliminación gradual, sustitución o modificación del producto	No material	No material	No material
Eliminación gradual, sustitución o modificación del proceso	No material	No material	No material
Otros	Estrategia “5 para 2025” en materia de reducción y reciclaje de residuos	Actualización de los objetivos de reducción y reciclaje de residuos a 2030, entre ellos reducir un 50% los SUP vírgenes por AKO	N/A

Metas de reducción de las emisiones en términos absolutos

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

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

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

Metas de reducción de la intensidad de carbono

En 2021, IAG se fijó la meta de reducir la intensidad de carbono de sus operaciones aéreas en un 12% respecto de su nivel de referencia de 2019, hasta 80,0 gCO₂/pkm para 2025. Esta meta se alcanzó por primera vez en 2024 y en 2025 el Grupo consiguió una reducción de 14% con respecto a la intensidad de las emisiones de 2019 (véase la sección E1-6 para obtener más información). Para 2035, IAG pretende lograr una reducción del 39% de la intensidad de carbono bruta y aumentar esta cifra hasta el 83% para 2050.

Otras metas relacionadas con la mitigación y adaptación al cambio climático

El SAF forma parte del plan de transición de IAG para reducir las emisiones de carbono desde el punto de vista del ciclo de vida de los GEI, por lo general, en un 80% o más en comparación con los combustibles fósiles de aviación a los que sustituye. En 2021, IAG se comprometió a usar, de media, un 10% de SAF en toda su flota para 2030, condicionado al respaldo adecuado de las políticas gubernamentales y a la oferta disponible del mercado. IAG continúa abogando por el apoyo político para aumentar la disponibilidad de SAF asequible que genere las mayores reducciones de emisiones durante su ciclo de vida. IAG enfatiza que los mandatos por sí solos son insuficientes. Iniciativas como la reinversión de los ingresos de los RCDE en el desarrollo del suministro de SAF a un precio justo para las aerolíneas y la introducción de mecanismos como “book and claim” pueden ayudar a optimizar el uso de SAF a nivel mundial y son urgentemente necesarias para respaldar el cumplimiento de los requisitos de suministro bajo mandatos y los objetivos corporativos de reducción de emisiones.

Para 2050, IAG prevé utilizar SAF para un 70% del combustible total. IAG también se compromete a apoyar una variedad de soluciones innovadoras de captura de carbono y, en 2050, IAG utilizará solo capturas de carbono para mitigar las emisiones residuales de sus operaciones.

E1-5 - Consumo y combinación energética

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

Consumo y combinación energética	Unidad	2025	2024	frente al año anterior
Consumo de energía de fuentes fósiles				
(1) Consumo de combustible procedente del carbón y de sus derivados	MWh	—	—	— %
(2) Consumo de combustible procedente del petróleo crudo y de productos petrolíferos	MWh	110,6	109,9	1 %
del cual procede de combustible de aviación	MWh	110,6	109,7	1 %
del cual procede de gasóleo para generadores	MWh	—	—	— %
del cual procede de gasóleo para vehículos aeroportuarios (gasóleo B)	MWh	0,03	0,04	(3)%
del cual procede de diésel para generadores	MWh	—	—	— %
del cual procede de diésel para vehículos (gasóleo A)	MWh	0,01	0,14	(95)%
del cual es gasolina	MWh	0,01	0,01	20 %
(3) Consumo de combustible procedente del gas natural	MWh	0,13	0,12	8 %
(4) Consumo de combustible procedente de otras fuentes fósiles	MWh	—	—	— %
(5) Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos procedentes de fuentes fósiles	MWh	0,04	0,05	(24)%
(6) Consumo total de energía fósil (calculado como la suma de las líneas 1 a 5)	MWh	110,8	110,1	1 %
Proporción de fuentes fósiles en el consumo total de energía	%	96,6%	98,0%	(1,4) ptos
(7) Consumo de combustible procedente de fuentes nucleares	MWh	—	—	— %
Proporción del consumo total que proviene de fuentes nucleares	%	—	—	— %
Consumo de energía de fuentes renovables				
(8) Consumo de combustible de fuentes renovables, incluyendo la biomasa (que incluye también los residuos industriales y municipales de origen biológico, el biogás, el hidrógeno renovable, etc.)	MWh	3,77	2,13	77%
del cual procede de SAF	MWh	3,77	2,08	81%
(9) Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos procedentes de fuentes renovables	MWh	0,18	0,17	5%
(10) Consumo de energía renovable autogenerada que no se utilice como combustible	MWh	—	—	—%
(11) Consumo total de renovables (calculado como la suma de las líneas 8 a 10), incluyendo SAF	MWh	3,9	2,3	71%
Proporción de fuentes renovables en el consumo total de energía	%	3,4%	2,0%	1,4 ptos
Consumo total de energía (calculado como la suma de las líneas 6, 7 y 11)	MWh	114,8	112,4	2%
Proporción de electricidad renovable	%	81%	75%	5,5 ptos

Intensidad energética por ingreso neto	Unidad	2025	2024	frente al año anterior
Consumo total de energía de actividades en sectores con alto impacto climático por ingresos netos de actividades en sectores con alto impacto climático³	MWh/€	0,0035	0,0035	(1)%

Para calcular la intensidad energética por ingreso neto, se contabiliza todo el consumo de combustible asociado a las actividades del Grupo (como sector de alto impacto climático) y se clasifica como parte de las emisiones de alcance 1 del Grupo. Esto se divide entre los ingresos totales del Grupo.

E1-6 - Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales

	Unidad	2025	2024	2019	frente al año anterior	frente a 2019
Emisiones de GEI de alcance 1						
* Emisiones de GEI brutas totales de alcance 1	ktCO ₂ e	27,548	27,248	30,475	1 %	(10)%
Reducción de emisiones por el consumo de SAF	ktCO ₂	796,9	469,3	—	70 %	n/a
Intensidad de carbono de los vuelos (excluidas las reducciones de CO ₂ de SAF) ¹	gCO ₂ /pkm	79,8	79,4	89,8	1 %	(11)%
* Intensidad de carbono de los vuelos (incluidas las reducciones de CO ₂ de SAF) ²	gCO ₂ /pkm	77,5	78,1	89,8	(1)%	(14)%
Iniciativas para la reducción de emisiones (volumen de emisiones reducidas)	ktCO ₂	90,8	114,2	77,4	(20)%	17 %
CO ₂ por ingresos por tonelada-kilómetro	gCO ₂ e/ITK	775	781	898	(1)%	(14)%
Reducciones netas de emisiones de alcance 1						
Porcentaje de emisiones de GEI de alcance 1 procedentes de regímenes regulados de comercio de derechos de emisión	%	25,5 %	25,8 %	25,1 %	(0,3)ptos	0,4 ptos
RCDE (calculado como las emisiones por encima de la cuota del límite de los RCDE)	ktCO ₂ e	4.607	3.176	3.182	45 %	45 %
CORSIA (en octubre de 2026 se publicarán los datos de 2025) ³	ktCO ₂ e	n/a	2.494	n/a	— %	— %
Compensaciones de emisiones voluntarias (excluidas las contribuciones de los clientes)	ktCO ₂ e	14,0	21,5	n/a	(35)%	— %
Emisiones de GEI netas totales de alcance 1	ktCO ₂ e	22.325	24.051	26.948	(7)%	(17)%
Otras emisiones de actividades de alcance 1						
Metano (CH ₄)	ktCH ₄	19,6	19,2	18,5	2 %	6 %
Óxidos nitrosos	ktNO ₂	236,1	230,9	288,1	2 %	(18)%

	Unidad	2025	2024	2019	frente al año anterior	frente a 2019
Emisiones de GEI de alcance 2						
Emisiones de GEI brutas de alcance 2 basadas en la ubicación	ktCO ₂ e	52,4	53,4	74,5	(2)%	(30)%
Emisiones de GEI brutas de alcance 2 basadas en el mercado	ktCO ₂ e	16,5	12,7	21,3	30 %	(22)%
Intensidad de carbono de alcance 2 (ubicación)	gCO ₂ /MWH	0,15	0,16	0,22	(3)%	(32)%
Emisiones de GEI de alcance 3						
* Emisiones de GEI indirectas brutas totales (alcance 3)	ktCO ₂ e	11.511	11.794	10.674	(2)%	8 %
Categoría 1: Bienes y servicios comprados	ktCO ₂ e	3.270	3.030	2.939	8 %	11 %
Categoría 2: Bienes de capital	ktCO ₂ e	–	–	–	– %	– %
Categoría 3: Producción relacionada con combustibles y con la energía	ktCO ₂ e	5.932	5.787	6.257	3 %	(5)%
Categoría 4: Transporte y distribución en fases anteriores	ktCO ₂ e	258	313	224	(18)%	15 %
Categoría 5: Residuos generados en las operaciones	ktCO ₂ e	20	22	16	(10)%	23 %
Categoría 6: Viajes de negocios	ktCO ₂ e	34	35	35	(3)%	(2)%
Categoría 7: Desplazamientos de los empleados	ktCO ₂ e	101	103	53	(2)%	92 %
Categoría 8: Activos arrendados en fases anteriores	ktCO ₂ e	–	–	–	– %	– %
Categoría 9: Transporte y distribución en fases posteriores	ktCO ₂ e	–	–	–	– %	– %
Categoría 10: Transformación de productos vendidos	ktCO ₂ e	–	–	–	– %	– %
Categoría 11: Utilización de productos vendidos	ktCO ₂ e	468	1.095	301	(57)%	55 %
Categoría 12: Tratamiento al final de la vida útil de los productos vendidos	ktCO ₂ e	0,1	0,1	–	(29)%	– %
Categoría 13: Activos arrendados en fases posteriores	ktCO ₂ e	49	62	–	(21)%	– %
Categoría 14: Franquicias	ktCO ₂ e	652	613	839	6 %	(22)%
Categoría 15: Inversiones	ktCO ₂ e	727	735	10	(1)%	7296 %
* Emisiones TOTALES (alcance 1, alcance 2 basadas en la ubicación y alcance 3)	ktCO ₂ e	39.111	39.096	41.224	– %	(5)%
Emisiones TOTALES (alcance 1, alcance 2 basadas en el mercado y alcance 3)	ktCO ₂ e	39.075	39.055	41.170	– %	(5)%

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

- Reportado a efectos de informes corporativos de terceros. Esta cifra de intensidad de carbono se calcula sin las reducciones de emisiones derivadas del uso de SAF.
- Los gramos de CO₂ por pasajero-kilómetro (gCO₂/pkm) son una medida estándar de la industria para medir la eficiencia del combustible de vuelo. Se calcula dividiendo el consumo total de combustible para aviones entre el total de pasajeros-kilómetro, asumiendo que una tonelada de carga-kilómetro equivale a 10 pasajeros-kilómetro, y multiplicando este valor por un factor de conversión de 3,15. Este cálculo excluye el combustible para aviones utilizado por franquicias, la carga transportada por otras aerolíneas y las pruebas de motores. Excluye a los pasajeros que no se presentan, de acuerdo con las directrices de la industria. Este cálculo de la intensidad de carbono es utilizado para calcular el incentivo de gestión de IAG e incluye las reducciones de emisiones de CO₂ logradas gracias al SAF. Las reducciones de SAF se calculan utilizando los valores reales de intensidad de carbono del análisis del ciclo de vida (ACV) de SAF utilizado por las aerolíneas del Grupo y restando las reducciones de emisiones logradas de nuestra huella total de CO₂ de alcance 1.
- Las emisiones cubiertas por CORSIA se incluirán en nuestro cálculo de emisiones netas de alcance 1 al final de cada fase, una vez finalizada la cancelación de unidades de emisión por parte de las aerolíneas del Grupo. Para las emisiones de la fase 1 (que abarca los años del programa 2024-2026), las reducciones netas de emisiones se reportarán en 2028. Los volúmenes de emisiones reportados en 2024 reflejan las obligaciones finales de compensación comunicadas por las autoridades de acuerdo con el factor de crecimiento sectorial de la OACI. El volumen de emisiones para 2025 será confirmado en noviembre de 2026.

El alcance de las actividades y las emisiones reportadas está alineado con años anteriores. Las emisiones de IAG se calculan multiplicando el consumo de combustible y energía por factores de conversión adecuados, alineados con el Cuarto Informe de Evaluación del IPCC. Los factores de conversión del Gobierno del Reino Unido para 2025 se aplican en todo el Grupo, ya que se consideran los más sólidos disponibles y son adecuados para las organizaciones internacionales que informan sobre las operaciones en el Reino Unido, según la definición de factores del Departamento de Medioambiente, Alimentación y Asuntos Rurales. Para las emisiones de alcance 2, solo se ha utilizado un factor basado en el mercado para las ubicaciones españolas debido a la disponibilidad de datos fiables. Se utilizan otros factores de emisión (como los de la AIE) en casos específicos.

Detalle de los parámetros de combustible

Los parámetros que figuran a continuación detallan nuestro consumo de combustible de aviación, incluido el uso obligatorio y voluntario de SAF en 2025.

Parámetro de combustible	Unidad	2025	2024	2019	frente al año anterior	frente a 2019
Total de combustible de aviación consumido	MT combustible	8,61	8,55	9,65	1 %	(11) %
Total de SAF consumido	KT combustible	291,1	162,2	–	79 %	– %
Del cual es obligatorio	KT combustible	40%	4%	n/a	36 pts	n/a
Del cual es voluntario	KT combustible	60%	96%	n/a	(36)pts	n/a
Derechos adicionales del RCDE de la UE recibidos a través del programa FEETS	Derechos del RCDE de la UE	497.539	–	n/a	–	n/a

Combustibles elegibles para el apoyo del RCDE (FEETS)

En marzo de 2025, las aerolíneas del Grupo solicitaron el mecanismo de apoyo al SAF de la UE disponible en el marco del RCDE de la UE a través de la normativa sobre combustibles elegibles para ayudas del RCDE (FEETS, por sus siglas en inglés). Este mecanismo de apoyo tiene por objeto promover la adopción de SAF mediante la concesión de derechos de emisión del RCDE de la UE a las aerolíneas por el uso de SAF en rutas elegibles dentro del programa. Los derechos de emisión ayudan a reducir la diferencia de precio entre el combustible de aviación convencional y los SAF en los vuelos sujetos al precio del carbono del RCDE de la UE.



Durante 2024, las aerolíneas del Grupo consumieron más de 162.000 toneladas de SAF, de las cuales 29.000 toneladas cumplían los requisitos para recibir ayudas del RCDE de la UE. Sobre la base de este volumen, se concedieron al Grupo 497.539 derechos de emisión del RCDE de la UE en septiembre de 2025, cuyos volúmenes fueron transferidos a la cuenta del registro del RCDE de la UE de cada aerolínea. Basándose en el precio medio ponderado de las subastas de 2024 realizadas conforme al Reglamento Delegado (UE) 2023/2830, tal como se publica en la plataforma común de subastas (64,74 euros por EUA), esto equivalió a una ayuda financiera de 32,201,675 euros. Consulte la nota 2 de los estados financieros consolidados para la contabilización financiera de los derechos del RCDE de la UE.

Debido al carácter retrospectivo de este programa, las aerolíneas del Grupo recibirán la confirmación de los derechos de emisión del RCDE de la UE otorgados por los volúmenes de SAF suministrados en 2025 como parte de su ciclo de cumplimiento del RCDE de la UE de 2026.

Emisiones brutas por país de actividad

La siguiente tabla muestra las emisiones de GEI de 2025 agregadas por el país principal de nuestras operaciones. Las aerolíneas del Grupo se asignan al país de operaciones del *hub*.

Ubicación	Unidad	Alcance 1	Alcance 2 basado en la ubicación	Alcance 2 basado en el mercado
Irlanda	ktCO ₂ e	2.411,8	2,5	0,3
España	ktCO ₂ e	9.682,3	19,6	8,9
Reino Unido	ktCO ₂ e	15.453,5	30,2	7,3
Otros	ktCO ₂ e	-	0,1	-

Emisiones biogénicas de CO₂

En la siguiente tabla se muestra el volumen de emisiones biogénicas incluidas en las emisiones brutas de CO₂ de IAG para 2025, agrupadas por alcance. Las emisiones biogénicas se tratan en el Protocolo de GEI como emisiones que se consideran neutras en carbono cuando proceden de la combustión o descomposición de biomasa.

Ubicación	Unidad	Alcance 1	Alcance 3
Emisiones biogénicas de CO ₂	ktCO ₂ e	917,2	3,1

Intensidad de emisiones por ingresos netos

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

GEI por ingresos netos	Unidad	2025	2024	frente al año anterior
Ingresos totales (de acuerdo con los estados financieros)	millones de euros	33.213	32.100	3,5 %
Emisiones de GEI totales (basadas en la ubicación) por ingresos netos	(tCO ₂ e/millones de euros)	830,8	840,0	(1,1)%
Emisiones de GEI totales (basadas en el mercado) por ingresos netos	(tCO ₂ e/millones de euros)	829,7	840,0	(1,2)%

Emisiones de alcance 3

En 2023, IAG Transform se asoció por primera vez con Watershed, que ofrece una plataforma de sostenibilidad para mejorar la divulgación de las emisiones de IAG de alcance 3, categoría 1 (bienes y servicios adquiridos). En 2024, IAG evaluó las 15 categorías de emisiones de alcance 3, tal y como se definen en el Protocolo de GEI. El alcance de los cálculos de las emisiones se basa en categorías materiales de compras de gasto: las dos categorías más materiales son el combustible de aviación y los bienes y servicios adquiridos, incluidos en el alcance 3.3 y el alcance 3.1, respectivamente.

En 2025, se siguió trabajando para mejorar la calidad de los cálculos de las emisiones de alcance 3 de la cadena de suministro de IAG. En virtud del Código de Conducta de terceros, se insta a los proveedores a proporcionar a IAG información de calidad sobre las emisiones cuando esté disponible. IAG revisa la calidad de la información recibida revisando la metodología del proveedor, desde las emisiones del pozo al tanque, e incorporándola a la huella. Siempre que sea posible, el Grupo procura recategorizar las emisiones calculadas bajo la categoría 1 del alcance 3 a otras categorías de emisiones del alcance 3 para reflejar la actividad correspondiente. Mientras la metodología continúa mejorando, el Grupo podría incluir las emisiones de un pequeño número de proveedores en diferentes categorías de emisiones del alcance 3.

A medida que se disponga de más datos, los valores podrán rectificarse y cualquier rectificación significativa se facilitará en informes futuros con las correspondientes explicaciones. Cuando

no se disponga de información por parte de los proveedores se utilizarán factores de conversión estándar.

En 2025 se introdujeron cambios clave en la metodología utilizada por el Grupo para la presentación de información sobre emisiones de las siguientes categorías de emisiones de alcance 3:

- Las emisiones de alcance 3.1 (bienes y servicios adquiridos) siguen beneficiándose de los datos procedentes de la información sobre sostenibilidad facilitada por los proveedores a través del CDP. Si un proveedor ha comunicado una huella de carbono de alta calidad con una verificación externa, se puede usar un factor de emisiones específico para el proveedor. Este año, IAG Transform utilizó datos públicamente disponibles del aeropuerto de Londres Heathrow para sustituir los cálculos anteriores que usaban un enfoque basado en el gasto. El Grupo sigue aumentando el uso de datos sobre las actividades cuando es posible y auditable;
- Las emisiones de alcance 3.3 (actividades relacionadas con combustibles y energía) aplican actualmente el ahorro de emisiones de carbono del ACV a la producción de combustibles en fases anteriores, basándose en la Directiva de Energías Renovables de la UE; y
- Las emisiones de alcance 3.4 (transporte y distribución en fases anteriores) utilizan información sobre las actividades basándose en los datos de envíos proporcionados por los proveedores logísticos.

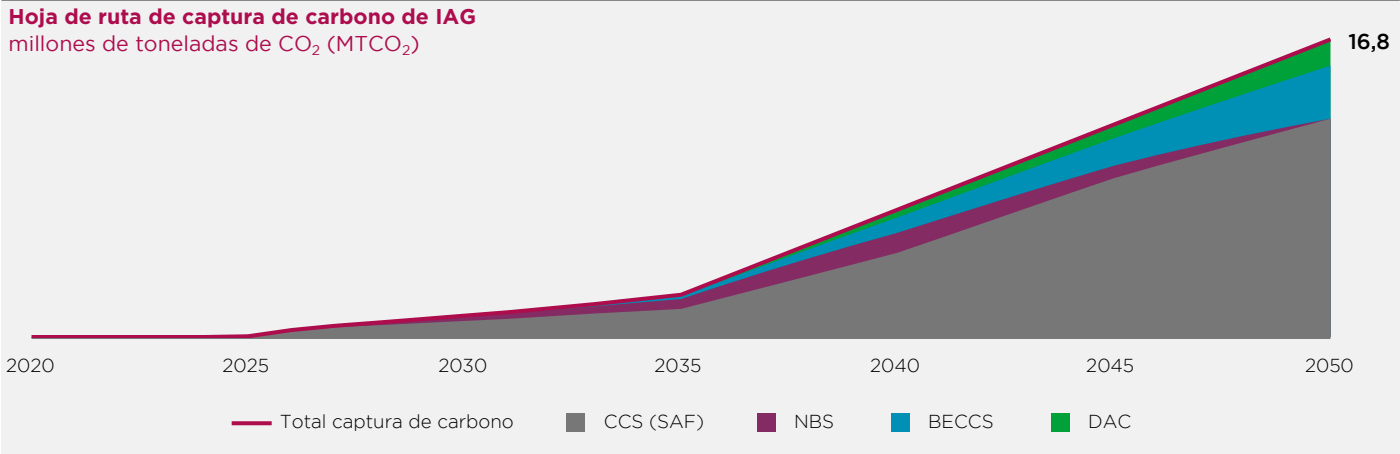
E1-7 Capturas de carbono y proyectos de mitigación financiados a través de créditos de carbono

Las soluciones de captura de carbono extraen el CO₂ que ya se encuentra en la atmósfera y lo almacenan de forma biológica o geológica. IAG utiliza la captura de carbono y los créditos de carbono (mediante el uso obligatorio para cumplir con las obligaciones en los mercados de carbono y las compras voluntarias) para contribuir al logro del objetivo de emisiones netas cero del Grupo. IAG no genera compensaciones de carbono ni créditos de captura de carbono en sus operaciones. Estos son algunos ejemplos de captura de carbono que se espera utilizar en nuestro plan de transición:

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

Captura de carbono dentro de nuestra hoja de ruta para 2050

Hoja de ruta de captura de carbono de IAG
millones de toneladas de CO₂ (MTCO₂)



IAG considera los proyectos de mitigación de emisiones de carbono como una solución transitoria clave en el camino hacia el uso total de la captura de carbono. IAG prevé usar la captura de carbono para cumplir una parte cada vez mayor de sus obligaciones CORSIA entre 2024 y 2035, siempre que existan políticas públicas apropiadas, y aboga por unas orientaciones más exhaustivas sobre cómo realizar la transición a la captura, como las que ofrecen los Principios de Compensación de Oxford basados en la ciencia.

Financiación de proyectos con créditos de carbono

IAG mantiene el compromiso de apoyar una variedad de soluciones innovadoras de captura de carbono y está considerando proyectos que estén inmediatamente disponibles y verificados de forma independiente en la actualidad, así como soluciones tecnológicas más innovadoras. Nuestro contacto con tecnologías de captura de carbono puede consistir en una combinación de compras de entrega anticipada y apoyo financiero a proyectos, lo que facilita la ampliación de las tecnologías de captura de carbono junto con el correspondiente apoyo gubernamental.

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

El Grupo sigue abogando por políticas que aceleren la captura mundial de carbono, a través de la Coalition for Negative Emissions y otras asociaciones sectoriales, y promueve la inclusión de captura en el RCDE de la UE y el RCDE del Reino Unido, garantizando que su inclusión siga siendo justa para todos los participantes en el mercado.

Créditos de carbono retirados en 2025

En la siguiente tabla se proporciona información de los créditos retirados por el Grupo y sus compañías operadoras en 2025.

Créditos de carbono cancelados en el año de referencia	2025	frente al año anterior
Total (tCO ₂ e)	35.529	(70)%
Proporción de proyectos de captura (%)	100 %	58 %
Proporción de proyectos de reducción (%)	- %	(58)%
Proporción de proyectos de un estándar verificado de carbono (%)	100 %	- %
Proporción de proyectos dentro de la UE (%)	- %	- %
Proporción de créditos de carbono que pueden considerarse ajustes correspondientes (%)	- %	(100)%
Créditos de carbono que se prevé cancelar en el futuro	71.552 en 2123	
Total (tCO₂e) (suma del total de créditos de carbono cancelados en el año de reporte y créditos de carbono que se planea cancelar a futuro)	107.081	

El volumen de créditos de carbono retirados de sumideros biogénicos o del cambio de uso del suelo (por ejemplo, forestación, reforestación, restauración forestal, plantación de árboles urbanos, agroforestería, carbono del suelo en edificaciones) fue de 35.529 tCO₂e en 2025. El volumen de créditos de carbono de origen tecnológico (por ejemplo, captura directa de aire) o híbrido (por ejemplo, bioenergía con captura y almacenamiento de CO₂) fue de 0 tCO₂e en 2025.

Además de estos volúmenes, los clientes de British Airways también contribuyeron con 1.124 tCO₂e en 2025 mediante contribuciones realizadas a través de la plataforma Chooose. Consulte la sección E1-5 para conocer las futuras cancelaciones de créditos de carbono previstas para cumplir los costes de cumplimiento y para fundamentar los precios internos del carbono utilizados en los modelos de deterioro del valor.

E1-8 - Precio interno del carbono

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

El equipo de Flota de IAG utiliza previsiones internas actualizadas de precios del carbono para las decisiones de compra de flota de corto y largo radio, basándose en valores de mercado y en fuentes externas acreditadas. Las aerolíneas del Grupo utilizan los precios del carbono en la planificación financiera, y los equipos de Operaciones de vuelo y los pilotos los utilizan en las decisiones operativas sobre consumo de combustible.

Las previsiones internas de los precios del carbono se elaboran sobre la base de los precios calculados derivados de la exposición del Grupo a los precios externos del carbono. Para el periodo comprendido entre 2026 y 2028, se han utilizado precios del RCDE del Reino Unido de 61-65 libras esterlinas/tCO₂e, precios del RCDE de la UE de 87-92 euros/tCO₂e y precios CORSIA de 18-27 euros/tCO₂e para modelar los costes de cumplimiento y para fundamentar los precios internos del carbono utilizados en los modelos de deterioro del valor.

Los precios de los RCDE de la UE y del Reino Unido se basan en los precios de mercado y en las previsiones de aviación del Departamento de Transporte del Reino Unido, y los precios de CORSIA se basan en análisis internos y en las previsiones de precios de la industria de la OACI.

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

Ruido

GRI 305-7

IAG divulga información sobre los siguientes parámetros con arreglo a la disposición transitoria de la Ley 11/2018. Estos parámetros se divulgan de conformidad con las Normas GRI. En 2025, IAG cumplió su objetivo de reducir el ruido por LTO al menos un 10%, en comparación con el nivel de referencia de 2019. IAG solo divulga información con arreglo a las normas más restrictivas de la OACI y del Comité de la OACI para la protección del medioambiente y la aviación (CAEP, por sus siglas en inglés). El Grupo cumple más del 99% de las normas del capítulo 4 de la OACI y del capítulo 4 del CAEP.

Parámetro	Unidad	2025	2024	frente a 2019	Comentarios
Ruido por LTO	QC/LTO	0.85	0,86	(15)%	La mejora desde 2019 se debe al uso de aviones nuevos más silenciosos. Los valores pueden fluctuar de un año a otro debido a factores como la combinación de vuelos de corto y largo radio
NOx por LTO	kg/LTO	9.07	9,08	(14)%	Los datos se mantienen en línea con años anteriores. debido a que los cambios en las operaciones aéreas, como reducciones en la etapa media (que generalmente aumenta el NOx por LTO), son compensadas por la reducción de NOx por LTO derivadas de aviones nuevos
Capítulo 14 de la OACI	% de la flota dentro de la norma	68 %	64 %	15 %	El cumplimiento continuará debido a la introducción de aviones nuevos en la flota y a la continua retirada de aviones más antiguos
Capítulo 6 del CAEP	% de la flota dentro de la norma	88 %	82 %	10 %	La mejora obedece a la modernización de la flota y la entrega de nuevos aviones en 2025, incluido el Airbus A321XLR
Capítulo 8 del CAEP	% de la flota dentro de la norma	55 %	49 %	20 %	La mejora obedece a la modernización de la flota y la entrega de nuevos aviones en 2025, incluido el Airbus A321XLR

Gestión de residuos

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

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

Parámetro	Unidad	Referencia 2019	Objetivo 2025	2025	2024	frente al año anterior
Total de residuos generados	toneladas	60.194	n/a	49.042	53.735	(9)%
Residuos recuperados o reciclados	toneladas	11.813	n/a	6.429	6.767	(5)%
Residuos a bordo por pasajero	kg/pax	0,33	0,26 (-20%)	0,29	0,31	(6)%
Residuos de oficina por empleado a jornada completa	kg/ETC	95,7	47,8 (-50%)	95,40	73,79	29 %
Residuos de mantenimiento por unidad de actividad	kg/persona-hora	0,63	0,47 (-25%)	0,11	0,11	- %
Residuos de carga por unidad de carga transportada	kg/tonelada de carga	1,55	1,16 (-25%)	1,61	1,40	15 %
Residuos a bordo reciclados/recuperados en los hubs	%	24%	40%	15%	18%	(3)%
Residuos de oficina reciclados/recuperados	%	35%	60%	50%	50%	- %
Residuos de mantenimiento reciclados/recuperados	%	50%	70%	58%	47%	11 %
Residuos de carga reciclados/recuperados	%	63%	80%	57%	78%	(21)%
Total de residuos recuperados o reciclados	%	20%	n/a	13%	13%	- %

En 2025, IAG revisó su estrategia de residuos y prorrogó este plan hasta 2030, estableciendo nuevos objetivos y actualizando el nivel de referencia para reflejar las prácticas actuales en materia de residuos tras la pandemia de COVID-19 y los cambios operativos incorporados en nuestras operaciones. Hemos fijado nuevos objetivos para 2030, en comparación con el nivel de referencia de 2025, que son los siguientes:

- Reducir un 50% los SUP vírgenes en términos de kg/AKO;
- Reducir un 10% la generación de residuos totales por unidad de actividad en cada negocio y
- Eliminar correctamente al menos el 80% de los residuos generados por nuestras actividades para facilitar su reciclaje en fases anteriores.

Estos objetivos ayudarán a impulsar la gestión de los residuos en todas las operaciones de IAG, aprovechando las oportunidades de inversión disponibles y contribuyendo al cumplimiento de las normativas del Reino Unido y la UE.

Otros parámetros medioambientales

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

Parámetro	Norma GRI	Unidad	2025	2024	frente al año anterior
Edad media de la flota	n/a	años	12,6	12,4	2%

Social (Personas y prosperidad)

NEIS S1 Personal propio

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

La plantilla propia de IAG está formada por 75.786 empleados directos en nuestras compañías operadoras que desempeñan funciones tanto de vuelo (pilotos y tripulantes de cabina) como de tierra (operaciones aeroportuarias, funciones corporativas y mantenimiento). A continuación se detallan los IRO identificados que afectan a nuestra plantilla.

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

 Impacto positivo

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

Normas relevantes: GRI 405-1

Nuestro enfoque y nuestras políticas

Estamos orgullosos de la plantilla de toda la organización, cuyas diversas perspectivas y experiencias refuerzan nuestra innovación, resiliencia y éxito a largo plazo. Nuestro objetivo es proporcionar un lugar de trabajo justo, inclusivo y respetuoso, en el que todo el personal tenga acceso a las mismas oportunidades, con independencia de su procedencia o identidad, y donde las decisiones se basan en el mérito. Queremos que nuestros compañeros crezcan, evolucionen y contribuyan de manera significativa, respaldados por enfoques justos y transparentes en materia de contratación, desarrollo y evolución. Nos regimos por unos altos estándares de ética y rendición de cuentas. Fomentamos comportamientos que generan confianza, para promover un entorno en el que la discriminación no tiene cabida y en el que todos puedan rendir al máximo. Valoramos la diferencia y consideramos que la diversidad es esencial para nuestra cultura y nuestro desempeño. Nuestra plantilla está repartida por 76 países, habla multitud de idiomas y representa diferentes culturas, identidades, orígenes, competencias y maneras de pensar.

Contamos con una política de Diversidad e Inclusión para el conjunto del Grupo aprobada por el Consejo de IAG, diseñada para establecer formalmente el compromiso de IAG con la justicia, la igualdad de oportunidades, la diversidad, la inclusión y un fuerte sentimiento de pertenencia en todo el Grupo, asegurando que todos los grupos de interés sean tratados con dignidad, valorados por sus diferencias y capaces de prosperar. Además, cada una de las compañías operadoras tiene su propia política y plan de diversidad e inclusión, aprobado y supervisado por el órgano de gobierno superior de la compañía operadora (es decir, su Consejo y/o Comité Ejecutivo, según corresponda). Esto tiene en cuenta los contextos jurídicos y culturales así como las obligaciones

legales de cada país en lo que respecta a nuestras operaciones, y trabaja para aplicar esas políticas.

Acciones, parámetros y metas

Valoramos la diversidad y medimos su progreso supervisando la composición y experiencia de nuestra plantilla, así como los principales procesos para garantizar la equidad. Nuestro objetivo es la mejora continua de la justicia, el sentimiento de pertenencia y la inclusión en el largo plazo.

En 2022, nos fijamos el objetivo de aumentar la diversidad de género en nuestra alta dirección y, en 2024, establecimos una ambición para el Reino Unido en cuanto a la diversidad étnica en la alta dirección. Desde entonces, hemos observado un aumento del 31% en el número de mujeres en puestos de alta dirección, un aumento de 9 puntos porcentuales en la diversidad de nuestra cantera de sucesores y un aumento de 18 puntos porcentuales en el sentido de pertenencia. De nuestros altos directivos, el 35% son mujeres y el 10% de nuestros directivos del Reino Unido se identifican como pertenecientes a minorías étnicas.

De cara al futuro, demostraremos nuestro compromiso a través de acciones concretas, centrándonos en la equidad y la inclusión, garantizando que nuestros empleados tengan acceso a las mismas oportunidades, tomando decisiones basadas en el mérito y valorando las características únicas de cada individuo. A través de iniciativas de divulgación y participación, damos visibilidad a las oportunidades en nuestras empresas, especialmente para los grupos infrarrepresentados. Escuchamos y damos respuesta al *feedback* de nuestros empleados para que nuestras empresas sean más justas e inclusivas. Nos aseguramos de que nuestras políticas, procesos y mecanismos de apoyo sean inclusivos y justos y supervisamos los datos para asegurar que nuestros compañeros y candidatos sean tratados justamente. Como empresa global, seguimos revisando nuestro enfoque para garantizar el cumplimiento de los requisitos normativos y de las obligaciones de información.

Colaboración en materia de diversidad e inclusión en todo el Grupo

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

Seguimos colaborando con Women in Hospitality, Travel and Leisure (WIHTL) y con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y nos comprometemos a trabajar en todo nuestro sector para dar visibilidad a las carreras profesionales de la industria de la aviación en particular entre los grupos infrarrepresentados.

Corresponsabilidad en el cuidado de los hijos

Normas relevantes: GRI 401-3

Nuestro enfoque y nuestras políticas

Las empresas del Grupo promueven una conciliación de la vida laboral y familiar sana, especialmente en el contexto de la corresponsabilidad en el cuidado de los hijos. Ofrecen una serie de políticas que incluyen el reparto de las tareas y los permisos por maternidad, adopción, paternidad y parental compartido para ayudar a los empleados a gestionar los compromisos derivados de la corresponsabilidad familiar. Las compañías operadoras también proporcionan un soporte adicional a través de las plataformas *online* y recursos digitales que ofrecen información de gran utilidad para mantener un equilibrio saludable entre la vida laboral y personal.

Accesibilidad universal de las personas con discapacidad

Normas relevantes: GRI 405-1

Nuestro enfoque y nuestras políticas

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

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

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

Salud, seguridad y bienestar

Normas relevantes: GRI 403-4, 403-6

Nuestro enfoque y nuestras políticas

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

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

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

Acciones, parámetros y metas

Los accidentes laborales aumentaron en 2025, coincidiendo con un aumento de la plantilla total. La tasa de frecuencia de lesiones con tiempo de baja (LTI, por sus siglas en inglés) aumentó de 4,0 en 2024 a 4,4 en 2025, reflejando una mejora de las prácticas de reporte de información. Si bien la frecuencia de las LTI ha aumentado, la gravedad de las LTI ha disminuido. Esto significa que, aunque se reportaron más incidentes, su impacto en términos de tiempo de baja laboral fue menos grave.

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

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

Derechos humanos y esclavitud moderna

Nuestro enfoque y nuestras políticas

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

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

Sirve de respaldo para el marco general de cumplimiento de IAG y está perfectamente alineada con el programa "Speak Up". En 2025, IAG abordó una serie de denuncias relativas a la violación de derechos humanos. En las investigaciones que han concluido, no se han identificado casos fundamentados, al igual que en 2024.

El Grupo está adoptando medidas para prevenir incidentes de esclavitud moderna tanto en su seno como en sus cadenas de suministro. La Declaración sobre la Esclavitud Moderna y la Trata de Personas de IAG describe los riesgos específicos y las acciones en este ámbito y está disponible en la página web del Grupo. Esta declaración se realiza en virtud de la legislación pertinente.

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

Acciones, parámetros y metas

IAG y los empleados en primera línea en nuestras compañías operadoras y en la cadena de suministro adoptan medidas prácticas para impedir la trata de seres humanos. Nuestras aerolíneas colaboran estrechamente con los gobiernos y los aeropuertos en los que operan para garantizar que cualquier sospecha de trata en nuestros vuelos sea identificada, notificada y abordada adecuadamente. IAG también apoya la resolución de la IATA de 2018 que denuncia la trata de personas, y las Directrices de la OACI dirigidas a tripulaciones de vuelo y cabina para notificar y denunciar casos de trata de personas en la aviación. IAG es uno de los fundadores del grupo de trabajo *ad hoc* de la OACI sobre la lucha contra la trata en la cadena de suministro (AHWG-TSP, por sus siglas en inglés), un grupo internacional conjunto formado por empresas del sector y los organismos reguladores que ha contribuido a la adopción de las Directrices para la lucha contra la trata de personas en la cadena de suministro de los operadores aéreos (Cir 362) en la Asamblea General de la OACI celebrada en 2025.

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

Ética y cumplimiento

Nuestro enfoque y nuestras políticas

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

IAG continúa mejorando su programa de ética y cumplimiento, y trabaja para mantener los niveles más elevados de confianza de todos los grupos de interés, como los trabajadores, los clientes, los socios comerciales y las comunidades. En 2025, IAG introdujo una nueva política de lucha contra el blanqueo de capitales para reforzar su enfoque en la identificación, prevención y gestión de los riesgos de blanqueo de capitales en todo el Grupo. También se actualizó la política antifraude para aclarar los principios y las responsabilidades a la hora de luchar contra las actividades fraudulentas. Para integrar dichas normas y garantizar un cumplimiento coherente, se impartió formación *online* obligatoria para todos los empleados pertinentes, fortaleciendo nuestro compromiso con la integridad y la tolerancia cero frente al fraude.

Tras la aprobación del Código de Conducta revisado de IAG por parte del Consejo de Administración en 2024, durante 2025 se llevaron a cabo nuevas actualizaciones de la política contra el soborno y la corrupción y de la política de competencia, reforzando el marco de cumplimiento de IAG y nuestro compromiso con las prácticas empresariales éticas en todo el Grupo.

Además, en noviembre de 2025, se actualizó la política sobre esclavitud moderna y trata de personas de IAG, haciendo hincapié en el compromiso de IAG de abordar el trabajo forzoso y la explotación en sus operaciones y en su cadena de suministro. La política se alinea con las normas internacionales y establece nuestro enfoque para identificar, mitigar y combatir la esclavitud moderna y trata de personas en todo el Grupo.

Ante el cambiante panorama regulatorio y los riesgos emergentes, la Comisión de Auditoría y Cumplimiento siguió supervisando la implementación del plan trienal de ética y cumplimiento aprobado en 2024. Durante 2025, el Grupo impulsó iniciativas clave en el marco de este plan, consolidando un enfoque basado en el riesgo para los procedimientos, controles y procesos de gobierno. El Consejo de Administración se mantuvo al tanto de todos los avances y sigue comprometido con implementar una cultura de integridad y adopción ética de decisiones en toda la organización, en consonancia con el Código de Conducta de IAG.

IAG se ha comprometido a fomentar una cultura de denuncia de irregularidades y no tolera ningún tipo de represalia contra las personas que comunican irregularidades o contribuyen a las investigaciones. El Código de Conducta y la política “Speak Up” prevén medidas de protección de los denunciantes, con el fin de garantizar que las personas que denuncien irregularidades de buena fe estén protegidas de cualquier represalia. La política “Speak Up” de IAG y el procedimiento que regula cómo gestionar las investigaciones de denuncia de irregularidades proporcionan detalles sobre cómo proceder a su denuncia y establecen el marco para garantizar un enfoque sólido y consistente para abordar los problemas y tomar medidas correctivas cuando sea necesario. Para obtener más información al respecto, consulte la sección G1 – Conducta empresarial de este Estado de sostenibilidad.

Lucha contra el soborno y el blanqueo de capitales

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

Acciones, parámetros y metas

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

Periódicamente se llevan a cabo actividades obligatorias de formación y comunicación del Código de Conducta dirigidas a consejeros y empleados, con el fin de aumentar el conocimiento y la comprensión de los principios por los que se rige la conducta del Grupo. El año pasado se introdujo un nuevo módulo de formación sobre el Código de Conducta, con miras a que los empleados de las distintas partes del negocio estén siempre preparados para tomar decisiones informadas.

Parámetro	Unidad	2025	2024	frente al año anterior
Número de empleados que completaron la formación anual sobre el Código de Conducta	#	66.922	56.495	18%
Número de empleados que completaron la formación* anual sobre la lucha contra el soborno	#	12.403	12.088	3%

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

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

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

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

El 84% de la plantilla del Grupo está cubierto por convenios colectivos.

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

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

Formación y desarrollo

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

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

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

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

Todas las compañías operadoras facilitan canales tanto formales como informales para los trabajadores y sus representantes planteen inquietudes o necesidades, lo que incluye procedimientos internos de reclamación, reclamaciones colectivas a través de los procesos de relaciones laborales establecidos, encuestas internas y nuestros canales de denuncia de irregularidades. Todas estas vías permiten presentar reclamaciones de manera confidencial o pública.

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

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

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

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

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

S1-6 – Características de los empleados de la empresa

Plantilla media por género

Parámetro	Contratos indefinidos			Contratos temporales		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Hombres	4%	40.920	39.368	(10)%	1.379	1.538
Mujeres	3%	31.899	30.861	(3)%	1.673	1.731
Total	4%	72.819	70.229	(7)%	3.052	3.269

Parámetro	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Hombres	5%	33.663	32.189	(1)%	8.636	8.717
Mujeres	3%	21.344	20.666	3 %	12.228	11.926
Total	4%	55.007	52.855	1 %	20.864	20.643

Plantilla media por edad

Parámetro	Contratos indefinidos			Contratos temporales		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Menos de 30	9%	13.043	12.004	(3)%	2.144	2.211
Entre 30 y 50	3%	35.327	34.204	(17)%	786	947
Más de 50	2%	24.449	24.021	10 %	122	111
Total	4%	72.819	70.229	(7)%	3.052	3.269

Parámetro	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Menos de 30	2%	11.897	11.690	30 %	3.290	2.525
Entre 30 y 50	3%	26.606	25.717	1 %	9.507	9.434
Más de 50	7%	16.504	15.448	(7)%	8.067	8.684
Total	4%	55.007	52.855	1 %	20.864	20.643

Plantilla media por categorías de empleados

Parámetro	Contratos indefinidos			Contratos temporales		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Operaciones aeroportuarias	2%	16.181	15.796	(42)%	536	929
Tripulación de cabina	3%	23.730	22.958	8 %	1.574	1.463
Funciones corporativas	4%	16.471	15.832	4 %	748	716
Mantenimiento	5%	7.486	7.127	20 %	194	161
Pilotos	5%	8.951	8.516	-	-	-
Total	4%	72.819	70.229	(7)%	3.052	3.269

Parámetro	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Operaciones aeroportuarias	12%	10.084	8.966	(15)%	6.633	7.759
Tripulación de cabina	-%	15.287	15.329	10 %	10.017	9.092
Funciones corporativas	4%	15.623	15.047	6 %	1.596	1.501
Mantenimiento	5%	7.283	6.943	15 %	397	345
Pilotos	2%	6.730	6.570	14 %	2.221	1.946
Total	4%	55.007	52.855	1 %	20.864	20.643

Descripción

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

Comentarios

La plantilla media aumentó un 3% en 2025 hasta alcanzar los 75.871 empleados, lo que refleja crecimiento en el negocio y nuestro compromiso continuo de ampliar la capacidad, mejorar el servicio y generar resiliencia.

La reducción del número de empleados con contratos temporales y a tiempo parcial en las operaciones aeroportuarias se debe a la asistencia en tierra, en consonancia con las necesidades operativas. El aumento del 30% del número de empleados a tiempo parcial menores de 30 años se debe en gran medida a la entrada de nuevos operadores en el sector de la asistencia en tierra, mientras que los puestos con contrato a tiempo parcial suelen servir como punto de acceso.

Número total de empleados y distribución por género

Parámetro	Plantilla			Plantilla		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Hombres	2%	42.349	41.414	- ptos	56%	56%
Mujeres	1%	33.437	32.964	- ptos	44%	44%
Total	2%	75.786	74.378	- ptos	100%	100%

Número total de empleados y distribución por región/país

Parámetro	Plantilla			Plantilla		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Europa	2 %	71.306	70.031	- ptos	94%	94%
Reino Unido	- %	39.512	39.318	(1) pto	52%	53%
España	3 %	24.845	24.030	1 pto	33%	32%
Irlanda	6 %	5.646	5.323	- ptos	7%	7%
Resto de Europa	(4)%	1.303	1.360	- ptos	2%	2%
África, Oriente Medio y Sur de Asia	4 %	2.932	2.831	- ptos	4%	4%
Norteamérica	3 %	978	945	- ptos	1%	1%
Latinoamérica y el Caribe	2 %	335	328	- ptos	-%	-%
Asia-Pacífico	(3)%	235	243	- ptos	-%	-%
Total	2 %	75.786	74.378	- ptos	100%	100%

Descripción

Distribución porcentual de la plantilla del conjunto del Grupo por género y por región/país a 31 de diciembre de 2025. Como consecuencia de las restricciones legales en algunos de los países en los que operamos, no podemos recopilar y comunicar datos sobre otras identidades de género. Mantenemos nuestro compromiso con la inclusividad y actualizaremos nuestras prácticas a medida que evolucione la legislación.

Comentarios

La distribución por género en el Grupo se mantuvo estable en 2025, con distintas tasas de crecimiento entre hombres y mujeres, reflejando cambios específicos en la función, particularmente en puestos de mantenimiento y pilotos.

La plantilla total aumentó un 2% hasta 75.786 personas, con un crecimiento en mercados clave en el Reino Unido, España e Irlanda. El aumento del 4% en África, Oriente Medio y el sur de Asia se debió en gran medida a la continua expansión de las operaciones de los centros de contacto con el cliente en la India.

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

Parámetro	Contratos indefinidos			Contratos temporales		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Hombres	2%	40.864	39.950	1%	1.485	1.464
Mujeres	1%	31.658	31.193	-%	1.779	1.771
Total	2%	72.522	71.143	1%	3.264	3.235

Descripción

La composición es un desglose de la plantilla a 31 de diciembre de 2025. El contrato de trabajo temporal tiene una fecha de finalización definida. IAG no emplea actualmente a trabajadores con contratos de horas no garantizadas.

Comentarios

En 2025 se produjo un aumento tanto de los contratos permanentes como de los temporales. Los contratos permanentes incluyen a los empleados con contratos fijos o discontinuos, un acuerdo contractual específico para el trabajo de temporada. Las diferencias de género reflejan cambios en la composición de la plantilla por puesto de trabajo.

Número total de empleados y distribución por categoría profesional

Parámetro	Plantilla			Plantilla		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Operaciones aeroportuarias	1%	16.501	16.396	- ptos	22%	22%
Tripulación de cabina	2%	25.225	24.615	- ptos	33%	33%
Funciones corporativas	-%	17.144	17.171	- ptos	23%	23%
Mantenimiento	5%	7.809	7.454	- ptos	10%	10%
Pilotos	4%	9.107	8.742	- ptos	12%	12%
Total	2%	75.786	74.378	- ptos	100%	100%

Descripción

El desglose por categoría profesional muestra la distribución de los principales grupos dentro de la plantilla de IAG: “de vuelo” (pilotos y tripulación de cabina) y “de tierra” (operaciones aeroportuarias, funciones corporativas y mantenimiento) a 31 de diciembre de 2025.

Comentarios

En 2025, la distribución de los empleados por puesto permaneció estable comparada con el año anterior. La plantilla aumentó en todas las áreas operativas, mientras que en las funciones corporativas permaneció estable.

Parámetro	Bajas voluntarias			Tasa de bajas voluntarias			Bajas no voluntarias			Tasa de bajas no voluntarias		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Hombres	(10)%	2.602	2.885	(0,9)ptos	6,2%	7,1%	(36)%	885	1.387	(1,3)ptos	2,1%	3,4%
Mujeres	(13)%	2.108	2.417	(1,1)ptos	6,3%	7,4%	(38)%	453	727	(0,9)ptos	1,3%	2,2%
Total	(11)%	4.710	5.302	(1,0)ptos	6,2%	7,2%	(37)%	1.338	2.114	(1,1)ptos	1,8%	2,9%

Número total de bajas y tasa de rotación por edad

Parámetro	Bajas voluntarias			Tasa de bajas voluntarias			Bajas no voluntarias			Tasa de bajas no voluntarias		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Menos de 30	(6)%	2.202	2.332	(1,9)ptos	14,5%	16,4%	(4)%	470	491	(0,4)ptos	3,1%	3,5%
Entre 30 y 50	(11)%	1.826	2.056	(0,7)ptos	5,1%	5,8%	(46)%	544	1.016	(1,4)ptos	1,5%	2,9%
Más de 50	(25)%	682	914	(1,0) pto	2,8%	3,8%	(47)%	324	607	(1,2)ptos	1,3%	2,5%
Total	(11)%	4.710	5.302	(1,0) pto	6,2%	7,2%	(37)%	1.338	2.114	(1,1)ptos	1,8%	2,9%

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

Parámetro	Bajas voluntarias			Tasa de bajas voluntarias			Bajas no voluntarias			Tasa de bajas no voluntarias		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Operaciones aeroportuarias	22 %	1.650	1.358	2 pto	9,9%	8,1%	(50)%	727	1.442	(4,3)ptos	4,3%	8,6%
Tripulación de cabina	(17)%	1.015	1.218	(1,0)ptos	4,0%	5,0%	(26)%	217	294	(0,3)ptos	0,9%	1,2%
Funciones corporativas	(28)%	1.615	2.229	(4,1)ptos	9,4%	13,5%	12%	277	248	0,1 pto	1,6%	1,5%
Mantenimiento	(21)%	228	287	(0,9)ptos	3,0%	3,9%	6%	50	47	0,1 pto	0,7%	0,6%
Pilotos	(4)%	202	210	(0,2)ptos	2,3%	2,5%	(19)%	67	83	(0,3)ptos	0,7%	1,0%
Total	(11)%	4.710	5.302	(1,0)ptos	6,2%	7,2%	(37)%	1.338	2.114	(1,1)ptos	1,8%	2,9%

Descripción

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

Comentarios

En 2025, se produjeron 6.048 bajas, lo que dio como resultado una tasa de rotación de personal general del 8,0%. De estas, 4.710 empleados (6,2%) se marcharon por baja voluntaria y 1.338 (1,8%) por baja no voluntaria. Comparado con 2024, las bajas voluntarias se han reducido un 1,0 punto porcentual, mientras que las bajas no voluntarias se redujeron un 1,1 puntos porcentuales. Las bajas no voluntarias fueron más altas en el año anterior debido a los traslados legales de empleados asociados a la concesión de licencias por parte de AENA para servicios de handling a terceros en los aeropuertos españoles.

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

Parámetro	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Hombres	4%	33.528	32.193	(4)%	8.821	9.221
Mujeres	3%	21.092	20.569	-%	12.345	12.395
Total	4%	54.620	52.762	(2)%	21.166	21.616

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

Parámetro	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Europa	4 %	50.748	49.018	(2)%	20.558	21.013
Reino Unido	(4)%	25.894	26.874	9 %	13.618	12.444
España	16 %	19.104	16.520	(24)%	5.741	7.510
Irlanda	4 %	4.587	4.400	15 %	1.059	923
Resto de Europa	(5)%	1.163	1.224	3 %	140	136
África, Oriente Medio y Sur de Asia	4 %	2.807	2.708	2 %	125	123
Norteamérica	5 %	634	602	- %	344	343
Latinoamérica y el Caribe	1 %	246	244	6 %	89	84
Asia-Pacífico	(3)%	185	190	(6)%	50	53
Total	4 %	54.620	52.762	(2)%	21.166	21.616

Descripción

La composición es un desglose de la plantilla a 31 de diciembre de 2025. Los empleados a tiempo completo son aquellos con jornadas contractuales completas a 31 de diciembre de 2025.

Comentarios

En 2025, el Grupo experimentó un aumento del 4% en los contratos a tiempo completo y del 2% en los de tiempo parcial, El cambio más significativo tuvo lugar en España, donde los puestos de tiempo parcial cayeron un 24%, junto con el correspondiente incremento del 16% en contratos a tiempo completo, reflejando la transición de los empleados de asistencia en tierra a puestos a tiempo completo en función de la antigüedad. La combinación de contratos en otras regiones se mantuvo en términos generales en línea con el año anterior.

Horario de trabajo

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

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

Distribución de empleados cubiertos por convenios colectivos y diálogo social

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

Descripción

Los convenios colectivos abarcan una amplia gama de asuntos laborales, como la retribución, el tiempo de trabajo, las ventajas, así como la salud y seguridad en el trabajo. La tasa de cobertura de esta sección refleja la proporción de empleados que están cubiertos por uno o varios convenios colectivos. Esta métrica se calcula en base al número de empleados al final del periodo de referencia.

Comentarios

El 84% de nuestros empleados están cubiertos por convenios colectivos, incluidos el 87% en el Reino Unido, el 94% en España y el 82% en Irlanda. Las tasas de cobertura en estos mercados principales se han mantenido estables en términos interanuales, lo que refleja las estructuras de diálogo social de carácter duradero y los acuerdos sectoriales establecidos.

En 2017, IAG y los representantes de los empleados firmaron un acuerdo de Comité de Empresa Europeo (CEE), regido por la legislación española. El CEE proporciona un marco formal de información y consulta en asuntos transnacionales, apoyando la colaboración constructiva entre los empleados y la dirección en el Grupo.

S1-9 – Parámetros de diversidad

Número total de altos directivos y distribución por género

Parámetro	Plantilla			Plantilla		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Hombres	3%	154	150	1 pto	65%	64%
Mujeres	(1%)	84	85	(1 pto)	35%	36%
Total	1%	238	235	- ptos	100%	100%

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

Parámetro	Plantilla			Plantilla		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Hombres	3%	65	63	2 ptos	75%	73%
Mujeres	(4%)	22	23	(2 ptos)	25%	27%
Total	1%	87	86	- ptos	100%	100%

Descripción

Definimos a los altos directivos como los empleados con puestos de las categorías 0, 1 y 2 de IAG o puestos equivalentes en el resto de empresas del Grupo, incluyendo los altos ejecutivos que dependen directamente del Consejero Delegado de IAG. También informamos del número total y la distribución por género de los miembros del Comité de Dirección de IAG y sus subordinados directos. Todos los números se refieren a fecha 31 de diciembre de 2025.

Comentarios

El número de líderes sénior en los grados 0, 1 y 2 de IAG se ha mantenido estable en 2025. Mientras que el total de la plantilla incrementó levemente, hemos visto una modesta disminución interanual en la proporción de mujeres, reflejando movimientos normales dentro de una pequeña población de líderes sénior y cambios en la composición del equipo durante el año. Seguimos adoptando un enfoque basado en los méritos en relación con las vacantes, aceptando las solicitudes de todo IAG y externas para la mayoría de las funciones.

En 2025, hubo también una ligera reducción en la representación de mujeres en el Comité de Dirección de IAG y sus subordinados directos, reflejando el calendario de nombramientos y la rotación natural. Seguimos centrados en desarrollar nuestra cantera de líderes y en apoyar un enfoque basado en los méritos.

Número total de empleados y distribución por edad

Parámetro	Plantilla			Plantilla		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Menos de 30	4%	15.877	15.310	- ptos	21%	21%
Entre 30 y 50	2%	36.130	35.375	- ptos	48%	48%
Más de 50	–%	23.779	23.693	- ptos	31%	32%
Total	2%	75.786	74.378	- ptos	100%	100%

Descripción

Distribución porcentual de los trabajadores del Grupo por edades (agrupados en menos de 30 años, entre 30 y 50 años, y más de 50 años) a 31 de diciembre de 2025.

Comentarios

La plantilla incrementó en todos los grupos de edad en 2025, y la distribución general por edades se mantuvo prácticamente sin cambios con respecto al año anterior. La proporción de empleados mayores de 50 disminuyó levemente, reflejando la reducción natural, principalmente en puestos de asistencia en tierra. La representación de los empleados menores de 30 años y de los de entre 30 y 50 años se mantuvo estable.

S1-10 – Salarios adecuados

En IAG, nos comprometemos a garantizar que todos nuestros empleados perciban un salario adecuado de acuerdo con la normativa aplicable, y más del 84% de nuestros empleados están cubiertos por convenios colectivos que garantizan que las tasas salariales sean competitivas y sostenibles. La remuneración incluye elementos fijos y variables, como es habitual en nuestro sector, y refleja los patrones de trabajo dinámicos y variados del colectivo de tierra y de vuelo. Los empleados también tienen derecho a una variedad de beneficios atractivos, incluyendo beneficios de retribución flexible voluntaria (“salary sacrifice”), lo que hace que los cálculos de la remuneración sean comprensiblemente complejos. Las compañías operadoras cuentan con procesos para consolidar y revisar todos los elementos de la remuneración en el contexto de la legislación sobre el salario mínimo y, cuando se identifiquen problemas o posibles incumplimientos, tomar las medidas adecuadas que sean necesarias para abordar el problema específico y su origen. Esto incluye invertir en procesos y sistemas de personal fundamentales para garantizar la exactitud de las horas trabajadas y la remuneración pagada.

S1-12 – Personas con discapacidad

Número total de empleados con discapacidad y distribución

Parámetro	Plantilla			Plantilla		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Empleados con discapacidad	12%	1.031	920	0,12 ptos	1,36%	1,24%

Descripción

Los empleados con discapacidad se presentan como porcentaje de la plantilla total al final del año. Recopilar información sobre la discapacidad no es un requisito legal en el Reino Unido ni en Irlanda, a diferencia de lo que ocurre en España. Como resultado, las discapacidades incluidas en esta información son las que se certifican médicamente en España y las que se autodeclaran en todos los demás países.

Comentarios

El porcentaje de empleados con discapacidad aumentó levemente de 1,24% en 2024 a 1,36% en 2025. Como en años anteriores, la mayoría de los empleados incluidos en esta categoría tiene su base en el Reino Unido, donde la información se autodeclara, o tiene una discapacidad declarada en España, donde se aplica un proceso formal de registro.

S1-14 – Parámetros de salud y seguridad

El 100% de los empleados de IAG están cubiertos por sistemas integrales de gestión de salud y seguridad, que garantizan su bienestar y el cumplimiento de los requisitos legales y los estándares reconocidos.

Víctimas mortales en el lugar de trabajo

Parámetro	Número de casos	
	2025	2024
Operaciones aeroportuarias	1	–
Tripulación de cabina	–	–
Funciones corporativas	–	1
Mantenimiento	–	–
Pilotos	–	–
Total	1	1

Lesiones con tiempo de baja (LTI)

Parámetro	Accidentes laborales			Índice de gravedad de LTI			Índice de frecuencia de LTI		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Operaciones aeroportuarias	11%	999	902	(25)%	23,4	31,2	7%	7,5	7,0
Tripulación de cabina	10%	984	894	(12)%	9,6	10,9	2%	6,2	6,1
Funciones corporativas	72%	242	141	(41)%	8,7	14,7	70%	1,7	1,0
Mantenimiento	44%	144	100	13 %	22,0	19,5	35%	2,3	1,7
Pilotos	28%	97	76	40 %	11,5	8,2	15%	1,5	1,3
Total	17%	2.466	2.113	(21)%	15,9	20,1	10%	4,4	4,0

Parámetro	Accidentes laborales			Índice de gravedad de LTI			Índice de frecuencia de LTI		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Hombres	19%	1.320	1.108	(23)%	17,9	23,1	14%	4,0	3,5
Mujeres	14%	1.146	1.005	(19)%	13,6	16,8	7%	4,9	4,6
Total	17%	2.466	2.113	(21)%	15,9	20,1	10%	4,4	4,0

Enfermedades profesionales

Parámetro	Número de casos		
	frente al año anterior	2025	2024
Hombres	(16)%	16	19
Mujeres	40 %	7	5
Total	(4)%	23	24

Absentismo

Parámetro	Horas de ausencia			Índice de absentismo		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Operaciones aeroportuarias	(12)%	2.167.770	2.466.647	(1,2)ptos	8,5%	9,7%
Tripulación de cabina	(13)%	1.815.920	2.084.521	(0,9)ptos	5,6%	6,5%
Funciones corporativas	- %	821.691	820.652	- pto	2,9%	2,9%
Mantenimiento	- %	556.414	558.418	(0,2)ptos	4,2%	4,4%
Pilotos	(7)%	573.521	617.843	(0,6)ptos	4,4%	5,0%
Total	(9)%	5.935.316	6.548.081	(0,7)ptos	5,2%	5,9%

Comentarios

En 2025 se registró una muerte relacionada con un accidente de tráfico en España durante el trayecto al trabajo. El año anterior (2024) también se registró una muerte relacionada con el trayecto al trabajo. Según la legislación española, los accidentes que se producen durante el trayecto al o desde el lugar de trabajo se clasifican como accidentes laborales.

En 2025, se produjeron 8.489 accidentes laborales (una tasa de 75 accidentes laborales por cada millón de horas trabajadas). Esto incluye 2.466 accidentes laborales que dieron lugar a pérdida de tiempo de trabajo.

La tasa de frecuencia de lesiones con tiempo de baja (LTI) aumentó de 4,0 en 2024 a 4,4 en 2025. Este movimiento refleja una mejora de las prácticas de información más que un deterioro en el desempeño en materia de seguridad. Durante el año, invertimos en reforzar nuestra cultura de seguridad y la notificación de incidentes menores, lo que favorece una mejor identificación de los riesgos potenciales y contribuye a reducir futuros incidentes.

El índice de gravedad de las LTI ha disminuido de 20,1 a 15,9, indicando que a pesar de que más incidentes se están informando, generalmente el tiempo de trabajo perdido es menor. Esto sugiere que nuestros procesos de notificación mejorados están captando una gama más amplia de casos de menor gravedad.

En 2025 se registraron 23 casos de enfermedades profesionales, lo que se ajusta en líneas generales a la cifra del año anterior. Dado el reducido número de casos en general, las variaciones interanuales son sensibles a los casos individuales y no indican un cambio significativo en las tendencias subyacentes. Todos los casos notificados se gestionan de acuerdo con los procedimientos de salud y seguridad establecidos.

El índice de absentismo disminuyó de 5,9% en 2024 a 5,2% en 2025, con disminuciones observadas en todos los puestos de trabajo. Esta disminución interanual refleja menos horas perdidas por enfermedad y nuestro esfuerzo continuo en apoyar el bienestar y la asistencia de los empleados. El personal de cabina puede tener índices de absentismo más elevados debido a las exigencias de su trabajo en cuanto a la aptitud física necesaria para desempeñarlo.

Descripción y metodología

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

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

		Total				Hombres				Mujeres				Brecha salarial			
		frente al año anterior	2025	2024	2023	frente al año anterior	2025	2024	2023	frente al año anterior	2025	2024	2023	frente al año anterior	2025	2024	2023
Categoría profesional	Alta dirección	16 %	381.185	329.572	313.457	14 %	404.381	354.303	344.118	20 %	358.771	299.756	299.596	(4,1)ptos	11,3 %	15,4 %	12,9 %
	Otros directivos	(5)%	222.169	234.288	234.453	(6)%	249.888	264.485	251.282	(2)%	113.694	116.372	120.206	(1,5)ptos	54,5 %	56,0 %	52,2 %
	Resto de empleados	2 %	56.246	55.184	52.279	4 %	57.646	55.187	52.357	(1)%	54.540	55.174	52.184	5,4 ptos	5,4 %	- %	0,3 %
	Plantilla total	5 %	61.099	58.163	55.476	8 %	64.656	59.630	58.189	- %	56.637	56.455	53.285	7,1 ptos	12,4 %	5,3 %	8,4 %
	Menos de 30	(1)%	41.251	41.706	39.024	(2)%	39.985	40.871	37.273	(1)%	42.170	42.732	40.307	(0,9)ptos	(5,5)%	(4,6)%	(8,1)%
Grupo de edad	Entre 30 y 50	6 %	61.418	58.039	56.351	10 %	66.046	59.861	59.255	- %	55.733	55.767	53.638	8,8 ptos	15,6 %	6,8 %	9,5 %
	Más de 50	13 %	76.078	67.369	67.108	16 %	80.960	69.780	69.992	10 %	71.712	65.282	64.437	5,0 ptos	11,4 %	6,4 %	7,9 %
	Plantilla total	5 %	61.099	58.163	55.476	8 %	64.656	59.630	58.189	- %	56.637	56.455	53.285	7,1 ptos	12,4 %	5,3 %	8,4 %

Diferencia entre brecha salarial de género e igualdad salarial

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

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

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

Descripción

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

Durante 2025, la presentación de los valores de la retribución y la población incluida se mantuvo sin cambios, en el sentido de que:

- Todos los valores se calculan como paga por hora y se muestran sobre una base anualizada;
- Todos los valores indicados se refieren a un equivalente a tiempo completo;
- Los valores solo se refieren al tiempo trabajado. La retribución percibida por no trabajar se excluye de los valores declarados;
- Para mayor coherencia, las retribuciones pagadas en monedas distintas del euro en 2023 y 2024 se han actualizado utilizando los tipos de cambio de 2025;
- La brecha salarial comunicada para cada grupo sigue representando la diferencia entre la retribución mediana de los hombres y la de las mujeres, expresada como porcentaje de la retribución de los hombres; y
- En cuanto a los grupos de empleados por categoría profesional, "Alta dirección" incluye a los miembros del Comité de Dirección del Grupo, los miembros de los comités de dirección de las compañías operadoras, los consejeros y otros cargos ejecutivos o de alta dirección. "Otros directivos" abarca las demás funciones directivas, incluidos los pilotos con nivel de antigüedad de comandante. En "Resto de empleados" se incluyen todos los demás puestos del grupo, incluida la mayoría de los pilotos y tripulantes de cabina.

Comentarios

En el modelo operativo de IAG, las compañías operadoras son responsables de los marcos y las condiciones de retribución, que se adaptan a los mercados y funciones locales para garantizar que siguen siendo competitivos a la hora de atraer el mejor talento. La mayoría (84%) de nuestros empleados están cubiertos por convenios colectivos. La retribución de la alta dirección combina un salario fijo con una retribución variable e incentivos a largo plazo, con el fin de ajustar su remuneración a los resultados y la consecución de los objetivos estratégicos a largo plazo. En las decisiones sobre la retribución de la alta dirección se tienen en cuenta el desempeño, la competitividad del mercado y la experiencia del conjunto de la plantilla.

Análisis de la brecha salarial

En 2025, el número de empleados aumentó y la composición de la plantilla cambió de tal manera que se modificó la mediana salarial tanto para hombres como para mujeres. El número de pilotos y personal de mantenimiento creció más rápidamente que el de otros puestos, lo que dio lugar a que estas profesiones representaran una proporción ligeramente mayor de la plantilla. Dado que los puestos de piloto y personal de mantenimiento suelen presentar mayores diferencias salariales entre hombres y mujeres, este cambio en la composición de la plantilla explica en gran medida la evolución interanual de la diferencia salarial del Grupo.

A nivel de Grupo, esto ha contribuido a un incremento de la brecha salarial mediana del 5,3% en 2024 al 12,4% en 2025, y en la brecha salarial media del 26,6% al 43,4%.

La retribución de los pilotos continúa siendo el principal factor determinante de la brecha salarial de género, lo que obedece tanto al menor número de pilotos mujeres como a la incidencia de la categoría profesional. La brecha salarial de género en la categoría "Otros directivos" se debe sobre todo a la inclusión de pilotos sénior (con nivel de comandante) en este grupo. En 2025, se ofrecieron más de 190 plazas de formación de pilotos cadetes en Aer Lingus, British Airways e Iberia. Estos programas ofrecen ayudas económicas, ayudando a eliminar barreras de entrada y hacer más accesible la carrera de piloto.

Nuestras compañías operadoras continúan revisando los procesos del ámbito de las personas para asegurarse de que sean inclusivos y estén libres de prejuicios o sesgos. Las decisiones de contratación y selección son basadas en el mérito, abiertas, transparentes y justas, fomentando solicitudes de candidatos de grupos subrepresentados.

En la sección S1-1 de este Estado de sostenibilidad se proporciona información pormenorizada sobre las medidas que IAG está tomando para promover la diversidad y la inclusión en todo el Grupo.

Retribución del Consejo de Administración y del Comité de Dirección

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

	frente al año anterior	2025	2024	2023	2022	2021	2020
<i>Consejo</i>							
Hombres	28%	952.500	745.467	668.333	836.667	510.167	407.326
Mujeres	7%	162.250	151.000	141.400	138.000	114.600	109.798
<i>Comité de Dirección</i>							
Total	141%	4.051.315	1.677.819	1.451.375	1.523.328	1.287.780	653.403

Descripción

- Los conceptos de la retribución incluyen:
 - Consejeros ejecutivos: salario base, complementos sujetos a tributación (vehículo de empresa y seguro de salud privada), aportaciones a los planes de pensiones de empresa, incentivos anuales pagados en el periodo de referencia e incentivos a largo plazo consolidados en el periodo de referencia, seguro de vida y accidentes.
 - Consejeros no ejecutivos: todos los honorarios (Consejo, presidencia, pertenencia a comisiones, etc.) y gastos de viaje personales (sujetos a tributación).
- Siguiendo la metodología establecida en años anteriores, solo se incluyen en la comparación interanual los consejeros o miembros del Comité de Dirección que estuvieron en activo durante todo el periodo de referencia.
- Al igual que en años anteriores, la retribución del Consejero Delegado de IAG se omite en el informe sobre la remuneración del Comité de Dirección porque ya forma parte de la retribución del Consejo de Administración.
- Estas cifras se extrajeron utilizando el método que indica el Informe sobre Remuneraciones presentado ante la CNMV.

Explicación de la retribución del Consejo

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

En 2025, se incluye la retribución de siete consejeros no ejecutivos y del Consejero Delegado de IAG, con el mismo reparto de cuatro hombres y cuatro mujeres (2024, nueve consejeros no ejecutivos y del Consejero Delegado de IAG con cinco hombres y cinco mujeres).

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

- Aumento de la retribución del Consejero Delegado de IAG de 2024 a 2025, como consecuencia de lo siguiente:
 - Aumento del 3% en el salario base para 2025;
 - Aprobación del pago de incentivos anual de 2025. y
 - La inclusión del valor estimado de la concesión del RSP de 2023, que se consolidará en su totalidad en marzo de 2026 y se liberará al final del periodo normal de tenencia de dos años.
- Los honorarios de los consejeros no ejecutivos se mantuvieron sin cambios en 2025. Por el contrario, a partir del 1 de enero de 2024, se incrementaron los honorarios adicionales por presidir la Comisión de Auditoría y Cumplimiento y la Comisión de Retribuciones (reflejando la complejidad y la dedicación de tiempo que requieren estos puestos).
- Se produjo un aumento en la utilización de las prestaciones personales de vuelo.
- En términos más generales, la retribución de las consejeras es menos volátil, ya que no hay consejeras ejecutivas.

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

Explicación de la retribución del Comité de Dirección

Tanto los conceptos de la retribución como la oportunidad asociada a dichos conceptos para los miembros del Comité de Dirección se mantuvieron sin cambios de 2024 a 2025. El aumento de la retribución media de los miembros del Comité de Dirección en 2025 se debió a factores como:

- El final del periodo de tenencia obligatorio de las acciones adjudicadas en 2020;
- Aprobación del pago de incentivos anual de 2025;
- La consolidación en 2025 del Plan de Acciones Restringidas de 2022 (RSP, por sus siglas en inglés); y
- La consolidación del Plan de Incentivos Full Potential (FPIP, por sus siglas en inglés), refleja la consecución de los ambiciosos objetivos de desempeño de 2024.

En 2024 y 2025, el Comité de Dirección estaba integrado por diez miembros, siete hombres y tres mujeres. Por razones de confidencialidad, no se muestra el desglose por género, dado que el conjunto de datos sobre mujeres se refiere únicamente a tres empleadas.

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

Ratio de remuneración total anual

Este ratio compara la remuneración total anual de la persona mejor pagada con la mediana de la remuneración total anual de todos los empleados (excluida la persona mejor pagada). La tabla de abajo muestra el ratio de remuneración del Consejero Delegado de IAG para 2025 y 2024:

Año	Consejero Delegado cifra única (miles de euros)	Mediana de la relación de retribución
2025	7.159	117:1
2024	6.346	109:1

La información de esta tabla sigue la metodología de la CSRD. El ratio de retribución del Consejero Delegado que se muestra en el Informe de Remuneración dentro de la sección Gobierno corporativo refleja la metodología del Reino Unido.

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

Discriminación y derechos humanos

IAG está comprometida a promover un entorno de trabajo libre de discriminación en el que todos los compañeros sean tratados con dignidad y respeto, independientemente de su edad, sexo, discapacidad, raza, religión o creencia, estado civil, embarazo y maternidad, orientación sexual, género o cualquier otra característica protegida. Nuestros principios de trato justo e igualitario, no discriminación y respeto por los derechos humanos están establecidos en el Código de Conducta de IAG, que se aplica a todos los empleados y consejeros del Grupo.

Monitoreamos los incidentes informados a través de los canales formales y tomamos las medidas adecuadas. En 2025, se presentaron 147 denuncias de discriminación relacionadas con empleados en todo el Grupo, que están siendo investigadas o se consideraron infundadas. Además, 27 incidentes se consideraron fundamentados. Esto se compara con las 97 quejas y los 23 incidentes fundamentados en 2024.

El aumento de los casos informados refleja el fortalecimiento de los canales de denuncia, la mayor sensibilización y formación, y una cultura en la que los empleados y terceros se sienten seguros para plantear sus inquietudes. En los últimos dos años, IAG ha puesto en marcha un nuevo Código de Conducta y ha mejorado la formación, haciendo hincapié en el proceso “Speak Up”, lo que contribuye a garantizar que los mecanismos de denuncia sean accesibles y fiables.

Cuando corresponde, tomamos las medidas adecuadas para abordar los problemas identificados, que pueden incluir medidas disciplinarias.

En 2025, IAG no pagó ninguna multa, sanción o compensación relacionada con incidentes de discriminación (2024: 45.000 £)

En 2025 no se registraron incidentes de violaciones graves de los derechos humanos relacionados con la propia plantilla de IAG, ni multas, sanciones o indemnizaciones asociadas.

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

Normas relevantes: GRI-404-1

S1-13 – Parámetros de formación y desarrollo de capacidades

Formación por género

Parámetro	Horas de formación realizadas			% de empleados formados			Horas medias de formación		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Hombres	(11)%	1.752.672	1.968.547	5 ptos	95%	90%	(16)%	45,1	53,8
Mujeres	(18)%	1.368.402	1.677.638	3 ptos	93%	90%	(22)%	48,7	62,6
Total	(14)%	3.121.074	3.646.185	4 ptos	94%	90%	(19)%	46,6	57,5

Formación por categoría de empleado

Parámetro	Horas de formación realizadas			% de empleados formados			Horas medias de formación		
	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024	frente al año anterior	2025	2024
Operaciones aeroportuarias	19 %	673.829	568.156	12 ptos	93%	81%	3 %	47,7	46,4
Tripulación de cabina	(29)%	1.122.350	1.579.609	(1) pto	93%	94%	(31)%	53,0	76,4
Funciones corporativas	(14)%	653.093	757.217	0 ptos	94%	94%	(16)%	40,7	48,7
Mantenimiento	(7)%	344.618	371.101	0 ptos	98%	98%	(12)%	46,4	52,5
Pilotos	(12)%	327.184	370.102	- ptos	97%	97%	(15)%	40,0	46,9
Total	(14)%	3.121.074	3.646.185	4 ptos	94%	90%	(19)%	46,6	57,5

Descripción

Se incluye toda la formación obligatoria y no obligatoria incluida en el ámbito, y cubre una amplia gama de temas, incluidos los derechos humanos, la lucha contra la corrupción, simuladores de entrenamiento de vuelo y cursos de *e-learning*. El porcentaje de empleados formados se refiere a la proporción de empleados que completaron alguna formación durante el periodo del informe. Las horas medias de formación se calculan en base al total de horas de formación realizadas divididas por la plantilla media y prorrateadas por el equivalente a tiempo completo (ETC).

Comentarios

En 2025, disminuyeron las horas medias de formación, reflejando en su mayoría una vuelta al nivel de actividad habitual después del volumen excepcional en el año anterior. En 2024, las horas de formación se elevaron por el mayor reclutamiento, requisitos adicionales de aprendizaje obligatorio e iniciativas operativas específicas que aumentaron temporalmente las necesidades de formación. En 2025, menos cursos para nuevos empleados, menor duración de ciertos módulos obligatorios y variaciones estacionales en la formación operativa contribuyeron a reducir el número total de horas. A pesar de ello, el porcentaje de empleados formados aumentó con respecto al año anterior, lo que indica una mayor participación de la plantilla.

NEIS S2 Trabajadores de la cadena de valor

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

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

Consulte la sección “NEIS G1 Conducta empresarial” para conocer los requisitos de divulgación relacionados con la “Protección de los denunciantes” y la “Garantía de prácticas éticas de los proveedores”

i Impacto negativo i Impacto positivo

Descripción general

La sección de Interacción con los grupos de interés de este Informe anual y la sección “SBM-2 Intereses y opiniones de las partes interesadas” de este Estado de sostenibilidad describen los pasos que IAG toma para identificar y gestionar los impactos materiales relacionados con los trabajadores en la cadena de valor, tal como se presenta en nuestro análisis de doble materialidad. La mayoría de estos impactos existen antes de las operaciones de IAG, en sectores que se enumeran según el alcance de nuestra cadena de valor en la sección “BP-1 Base general” de este Estado de sostenibilidad.

Para abordar los problemas materiales en su cadena de suministro, IAG implementa un enfoque de gestión de riesgos proactivo, identificando regiones e industrias de alto riesgo donde es más probable que ocurran tales impactos.

IAG Transform lanzó su programa de sostenibilidad de la cadena de suministro en 2024 para identificar los riesgos negativos más prevalentes en áreas como uniformes, catering, hoteles y productos a bordo. Esta información ha guiado la interacción de IAG con estas categorías de proveedores para comprender mejor su trabajo y el de sus cadenas de suministro. El programa tiene como objetivo brindar una cooperación más estrecha con estas partes interesadas clave para mitigar los impactos materiales identificados, y tiene como objetivo identificar oportunidades que podrían brindar beneficios recíprocos para IAG, incluidas relaciones laborales a largo plazo, centradas en una gestión de contratos clara y proactiva, objetivos compartidos y asociación mutua de marcas.

IAG también llevó a cabo una revisión por parte de terceros con Deloitte para mejorar nuestro análisis y evaluación de las normas laborales de la cadena de suministro. La revisión ofreció una descripción general del ámbito del riesgo para la sostenibilidad y las actividades relacionadas con los posibles proveedores, los medios adecuados para involucrar a los proveedores (como enfoques de cuestionarios, líneas rojas y medidas de mitigación para garantizar que los compromisos de sostenibilidad de IAG no se vean comprometidos), e identificó políticas, procedimientos y otros métodos para la puesta en práctica de medidas de sostenibilidad para terceros actuales.

Cadena de suministro responsable
Nuestro enfoque y nuestras políticas

El equipo de Sostenibilidad de IAG Transform se dedica a reforzar el enfoque del Grupo hacia las compras sostenibles, con el objetivo de garantizar que la sostenibilidad se integre en decisiones de compra de todo el Grupo.

Acciones, parámetros y metas

En 2025, el trabajo se ha centrado en la evaluación de las prácticas de compras del Grupo para saber cómo se tienen en cuenta los diferentes temas de ASG en el proceso de selección de proveedores. Nuestro marco para valorar la sostenibilidad a lo largo de todo el ciclo de vida de los proveedores incluye lo siguiente:

Puntuación de sostenibilidad de los proveedores

Con el objetivo de integrar la sostenibilidad desde el primer momento del proceso de contratación de proveedores, el departamento de Compras del Grupo incluye criterios ASG en la evaluación de los proveedores.

Cláusula contractual sobre sostenibilidad

IAG ha formulado una “cláusula sobre sostenibilidad” para favorecer el cumplimiento de su programa de sostenibilidad en el marco de los requisitos del Código de Conducta para terceros. Esta cláusula se incluye en todos los contratos con proveedores, también en las renovaciones o modificaciones de contratos en todo el Grupo.

La cláusula hace hincapié en el apoyo del proveedor para alcanzar el objetivo de IAG de cero emisiones netas de alcance 3 para 2050 y el objetivo intermedio de reducir en un 20% las emisiones de alcance 3 para 2030. Además, incluye un plan de mejora para compartir sus datos sobre las emisiones de los productos o servicios proporcionados al Grupo. Por último, incluye una invitación para participar en evaluaciones de sostenibilidad de la cadena de suministro realizadas por terceros, como EcoVadis.

Código de Conducta para terceros

IAG concede una gran importancia a su posición y sus responsabilidades para con los trabajadores de la cadena de valor y suministro. Consciente de la importancia de que los valores de IAG se apliquen en toda su cadena de valor, IAG publicó

en diciembre de 2024 un nuevo código de conducta para terceros. Los proveedores están obligados a respetar el Código de Conducta para terceros de IAG, que obliga a los proveedores a aplicar normas deontológicas y jurídicas a sus empleados y subcontratistas.

Evaluaciones de sostenibilidad de los proveedores

Las evaluaciones de sostenibilidad de los proveedores son un componente fundamental del Programa de Compras Sostenibles de IAG. Estas evaluaciones nos permiten identificar posibles riesgos ASG en la cadena de valor, conocer los desafíos a los que se enfrentan los proveedores, impulsar mejoras continuas y adoptar decisiones empresariales más informadas mediante la integración de criterios de sostenibilidad en nuestros procesos de selección y evaluación de proveedores.

Evaluación basada en el riesgo

En 2025, identificamos 12 ámbitos (categorías) como parte de una evaluación de riesgos en materia de derechos humanos e identificamos a los proveedores principales de cada categoría realizar un seguimiento de su interacción. IAG recopiló información sobre todos los proveedores de cada categoría y llevó a cabo un ejercicio para obtener más información de plataformas como EcoVadis, Sedex y los índices de Moody's con el fin de fundamentar nuestra evaluación.

Con respecto a la mitigación de la esclavitud moderna, el Grupo se ha centrado en los siguientes ámbitos: asistencia en tierra, catering, uniformes, hoteles, productos a bordo, aviones y motores, combustible, limpieza, plantilla de las agencias, fidelización, centros de atención telefónica y servicios de TI.

Evaluación de sostenibilidad de los proveedores independientes

Cuando el marco mencionado sigue presentando un riesgo inherente en nuestra cadena de valor, se realiza una evaluación independiente de la sostenibilidad del proveedor a través de EcoVadis, una auditoría de ASG o un proceso equivalente.

Auditorías de ASG

En 2025, IAG Transform realizó y analizó 63 auditorías de ASG, lo que supone un descenso con respecto a las 109 auditorías realizadas en 2024. Se analizaron las conclusiones de las auditorías y, con el apoyo del departamento de Compras del Grupo, se implementaron acciones correctivas, se realizó un seguimiento y se escalaron a los proveedores identificados.

EcoVadis

IAG ha colaborado con EcoVadis para proporcionar calificaciones de sostenibilidad de los proveedores sobre cuatro temas clave: medioambiente, derechos laborales y humanos, ética y compras sostenibles.

Todos los proveedores

El número total de tarjetas de puntuación recibidas para 2025 es de 590. De estas, 392 fueron reevaluadas el año pasado y el 73% de ellas mejoró su puntuación con un incremento medio de 2,9 puntos en su puntuación total de EcoVadis.

Principales proveedores

En 2025, implementamos una nueva estrategia centrada en 146 proveedores clave, aquellos que representan el mayor gasto y criticidad operativa. Durante el año objeto del informe, recibimos siete nuevas evaluaciones de proveedores clave. Logramos una cobertura del 75% de nuestros proveedores clave a través de las evaluaciones de sostenibilidad de EcoVadis.

Mediante el uso de EcoVadis, los proveedores cuyo rendimiento está por debajo del umbral aceptado (45/100) en su evaluación de sostenibilidad reciben una solicitud para completar un Plan de Acción Correctiva (CAP, por sus siglas en inglés).

Programa piloto de compras sostenibles de la IATA

En 2025, IAG Transform, British Airways e Iberia colaboraron con la IATA y otros socios del sector en un programa piloto para crear la primera certificación de compras sostenibles específica para el sector de la aviación.

Los representantes de British Airways, Iberia e IAG Transform participaron en este programa piloto para establecer la norma e identificar aprendizajes con el fin de adaptar el programa de sostenibilidad para la cadena de suministro de IAG Transform a los requisitos de dicha norma. Esta labor fue reconocida oficialmente durante el lanzamiento del proceso de certificación en el Simposio Mundial de Sostenibilidad de la IATA de 2025 celebrado en Hong Kong. IAG recibió una placa de agradecimiento de la IATA por la contribución al proceso.

IAG colabora con sus proveedores principales examinando los desafíos, prestando apoyo específico y aplicando acciones concretas para mejorar el desempeño. El programa de sostenibilidad de la cadena de suministro de IAG Transform sigue dando prioridad a la interacción con nuestros proveedores principales.

Iniciativas de interacción con los proveedores

El equipo de sostenibilidad de IAG Transform aborda diferentes temas de ASG en toda la cadena de valor con los equipos de compras y sostenibilidad del Grupo. En lo que respecta al medioambiente, el objetivo es identificar y promover iniciativas de captura de carbono en toda la cadena de valor. Para obtener más información, consulte E1-3 – Acciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático.

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

IAG concede una gran importancia a su posición y sus responsabilidades para con los trabajadores de la cadena de valor y suministro. Nuestro enfoque se integra en el programa de sostenibilidad de la cadena de suministro y se detalla en la sección sobre cadena de suministro responsable de este Estado de sostenibilidad.

Acciones, parámetros y metas

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

- Colaborar con organizaciones externas especializadas en la interacción con los trabajadores y en derechos humanos, incluidas autoridades reguladoras y organizaciones benéficas.
- Comprometerse a proporcionar canales accesibles para expresar inquietudes y para velar por que se subsane cualquier impacto negativo detectado. El Grupo cuenta con un mecanismo de denuncia de irregularidades.
- Continuar el trabajo para reforzar las prácticas de diligencia debida del Grupo mediante el desarrollo de un enfoque centrado en los proveedores que operan en regiones o sectores de alto riesgo.

Violación de normas de derechos humanos en las cadenas de suministro Nuestro enfoque y nuestras políticas

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

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

Acciones, parámetros y metas

IAG responde a las pruebas de violaciones de los derechos humanos dentro de la cadena de suministro, por ejemplo, a partir de auditorías externas de ASG realizadas a los proveedores. En 2025, recibimos 63 auditorías de este tipo, y cualquier posible violación de los derechos humanos está sujeta a medidas correctivas que estamos supervisando hasta su resolución.

Al recibir un informe de auditoría a través de SEDEX, IAG registra cualquier incumplimiento notificado en su propio sistema de seguimiento de auditorías, incluyendo el tema específico y la gravedad. El auditor independiente habrá acordado medidas correctivas con fechas límite para el proveedor. Hasta esa fecha, IAG realiza un seguimiento del progreso de la acción en SEDEX. Cualquier acción que supere la fecha acordada se identifica como atrasada, e IAG se pone en contacto directamente con estos proveedores para transmitirles nuestras preocupaciones. Esta labor la realizan una combinación de responsables de cumplimiento designados y miembros del equipo de sostenibilidad de IAG Transform.

Esclavitud moderna y trata de seres humanos

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

IAG también apoya la resolución de la IATA de 2018 que denuncia la trata de personas y las Directrices de la OACI dirigidas a tripulaciones de vuelo y cabina para notificar y denunciar casos de trata de personas en la aviación. IAG ha contribuido de manera activa al grupo de trabajo ad hoc de la OACI sobre la lucha contra la trata en la cadena de suministro (AHWG-TSP), un grupo internacional conjunto formado por empresas del sector y los organismos reguladores que ha contribuido a las Directrices para la lucha contra la trata de personas en la cadena de suministro de los operadores aéreos (Cir 362), aprobadas por la Asamblea General de la OACI celebrada en 2025.

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

En 2025, nuestros empleados comunicaron 21 casos sospechosos de trata de seres humanos. Todos los presuntos incidentes fueron comunicados a las autoridades competentes.

Acciones, parámetros y metas

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

IAG actualizó su política sobre la esclavitud moderna y la trata de personas en 2025, tras la actualización del Registro de casos de esclavitud moderna en 2024. La declaración sobre la esclavitud moderna y la trata de personas del Grupo está disponible en su página web y se ajusta a lo previsto en la sección 54, parte 5, de la Ley de Esclavitud Moderna de 2015 del Reino Unido y en la sección 11, apartado 4, letra b), epígrafe ii), de la Ley para la Lucha contra el Trabajo Forzoso y el Trabajo Infantil en la Cadena de Suministro de 2023 y la legislación pertinente en Canadá y en Australia.

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

El Grupo elaborará más planes de acciones correctivas para los informes de auditoría que se recibieron en 2025. IAG revisa la metodología para la obtención y programación de auditorías de ASG de sus proveedores utilizando los riesgos por país y por categoría, con el fin de detectar los proveedores de alto riesgo potencial en la cadena de valor.

Desigualdades en el tratamiento y las oportunidades de los trabajadores de la cadena de valor
Nuestro enfoque y nuestras políticas

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

Los proveedores han de cumplir todas las leyes y normativas aplicables, incluidas las relativas a los salarios, las horas de trabajo y el trato equitativo.

Acciones, parámetros y metas

En 2025, IAG creó un nuevo marco para evaluar a los proveedores en 12 ámbitos principales definidos por el Grupo. Estos ámbitos incluyen el cumplimiento de la Ley de Esclavitud Moderna, la conformidad con las directrices sobre esclavitud moderna, controles de detección, corrección y prevención.

La evaluación del marco consiste en facilitar a los proveedores un cuestionario estandarizado, realizar entrevistas personales, llevar a cabo análisis documentales estructurados de documentos y revisar las puntuaciones ASG, las auditorías y la información disponible de forma pública. A partir de esta evaluación, se elabora un informe resumido que describe el desempeño social del proveedor e indica cualquier otra acción necesaria.

Como parte del proceso de mejora continua, el marco se seguirá desarrollando para los proveedores identificados como de alto riesgo, al tiempo que se mejora el proceso de incorporación de proveedores con cuestionarios específicos del sector, se aumentan las campañas de sensibilización y la formación, y se comparten las mejores prácticas de todo el sector.

Parámetro	frente al año anterior	2025	2024
Número total de evaluaciones de sostenibilidad de EcoVadis	(1)%	590	597
Puntuación media global de EcoVadis de los proveedores de IAG	5 %	63	60
Número total de proveedores clave identificados	- %	146	n/a
Número total de proveedores clave con una tarjeta de puntuación EcoVadis	- %	109	n/a
Puntuación media global EcoVadis de los proveedores clave de IAG	- %	64	n/a
Proveedores críticos sometidos a un seguimiento financiero periódico	25 %	15	12
Auditorías ASG independientes recibidas a través de SEDEX	(42)%	63	109

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

NEIS S4 Consumidores y usuarios finales

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

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

i Impacto positivo

Descripción general

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

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

Las iniciativas relacionadas con la participación de los clientes en cuestiones medioambientales, incluidas las reducciones de emisiones, se informan al ISN, SSG y a la Comisión de Medioambiente y Responsabilidad Corporativa según sea necesario. El Consejero Delegado de IAG es el máximo responsable de las operaciones diarias del Grupo, incluido nuestro plan de transformación para ofrecer mejores experiencias a los clientes. Esto incluye un incentivo de gestión relacionado con la satisfacción del cliente establecido por el Consejo a principios de año, tras una recomendación de la Comisión de Retribuciones. El ICR de este incentivo se mide utilizando el NPS de IAG para medir la lealtad y la experiencia de las relaciones con los clientes del Grupo. Se calcula en función de las respuestas de la encuesta sobre la probabilidad de recomendar, restando el porcentaje de clientes que son “detractores” del porcentaje de clientes que son “promotores”. IAG utiliza este ICR para reflejar las quejas de los clientes y otro *feedback* en sus análisis. Consulte el informe de la Comisión de Retribuciones para obtener más información.

Enfoque y políticas

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

Conectar personas, negocios y países

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

Decisiones informadas del cliente

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

Para ello, ofrecer a los clientes acceso a más información de forma más clara les permite tomar decisiones con mayor seguridad. Un ejemplo de esto es facilitar a los clientes información sobre el programa de sostenibilidad de cada compañía del Grupo. Al comunicar eficazmente sus esfuerzos para reducir las emisiones, IAG demuestra su compromiso con la sostenibilidad y la responsabilidad ambiental ante los clientes, lo que puede ayudar a generar confianza entre ellos para que tomen decisiones más informadas y seguras, incluidas las aportaciones a nuestro programa de sostenibilidad.



Obtención de Tier Points y Avios por contribuciones a SAF

En abril de 2025, el British Airways Club, reactivado recientemente, presentó (en colaboración con la plataforma de software Chooose) una propuesta innovadora para sus miembros, que ahora pueden comprar SAF y, al mismo tiempo, ganar Avios y Tier Points.

Los clientes también pueden canjear Avios para comprar SAF. Este innovador enfoque no solo permite a nuestros clientes tomar decisiones más sostenibles, sino que también refuerza nuestro compromiso de recompensar la fidelidad de manera significativa, al tiempo que se promueven los objetivos del Grupo de reducir sus emisiones de carbono.

Experiencia del cliente mejorada a través de nuevos productos e inversiones

Invertir en mejoras de productos para enriquecer la experiencia del cliente se alinea con las propuestas de marca de las aerolíneas del Grupo y fomenta una mayor atracción, satisfacción y lealtad entre los pasajeros. Cada aerolínea adapta estas mejoras para satisfacer las necesidades específicas de los clientes. Por ejemplo, las aerolíneas del Grupo han adaptado sus preferencias dietéticas a preferencias específicas, como menús veganos, lo que demuestra nuestro compromiso de adaptarnos a las necesidades y preferencias de nuestros clientes.

Mejora de la experiencia del cliente mediante programas de fidelización

Las aerolíneas del Grupo reconocen a nuestros clientes más fieles a través de programas de fidelización, que permiten a los clientes obtener recompensas en una amplia gama de artículos cuando vuelan con nuestras aerolíneas y socios. De esta manera, se crea valor tanto para IAG como para nuestros clientes, y se afianza esta relación. IAG Loyalty permite a los miembros de programas de fidelización basados en Avios acumularlos y canjearlos. Los miembros pueden desbloquear recompensas canjeando Avios por vuelos, hoteles y productos adicionales.

Acciones, parámetros y metas

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

Conexión de personas, negocios y países

IAG encargó un estudio a la consultora PwC en 2023 para analizar el impacto económico de IAG en la UE y el Reino Unido. El estudio tomó 2019 como periodo de referencia (como el último año completo de vuelos antes de la pandemia). PwC estimó que IAG proporciona más de 600.000 puestos de trabajo en la región de forma directa e indirecta, lo que contribuye con casi 70.000 millones de euros al PIB de la UE y del Reino Unido.

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

Decisiones informadas del cliente

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

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

Utilizar la valoración del cliente

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

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

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

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

No se han registrado casos relacionados con los derechos humanos que afecten a consumidores o usuarios finales en 2025.

Parámetro	Objetivo 2025	2025	2024
IAG NPS	25,5	29,5	22,6

Experiencia del cliente mejorada a través de nuevos productos e inversiones

Las compañías operadoras del Grupo siguen introduciendo nuevos productos para mejorar la experiencia del cliente. Por ejemplo, en 2025, IAG Loyalty mejoró la aplicación Avios con nuevas funciones que ayudan a los clientes a encontrar con facilidad la posibilidad de canjear Avios para sus rutas favoritas y a establecer objetivos personalizados para realizar un seguimiento de sus ganancias de Avios.

En el caso de los clientes corporativos, Iberia puso en marcha *Círculo SAF* en octubre, una iniciativa destinada a promover la colaboración entre sus clientes corporativos con el fin de trabajar juntos para aumentar el uso de SAF. El objetivo de esta iniciativa es facilitar que empresas de diferentes sectores participen en una iniciativa colectiva y vincular el uso de SAF a una parte de las emisiones generadas por sus viajes de negocios y el transporte de mercancías (emisiones de alcance 3).

Mejora de la experiencia del cliente mediante programas de fidelización

En 2025, IAG Loyalty experimentó un crecimiento significativo de la participación de los clientes en sus programas. Los clientes acumularon un 13% más de Avios y canjearon un 9% más que en 2024. Este crecimiento se vio impulsado por diversas mejoras en los programas de fidelización de las aerolíneas del Grupo.

En abril de 2025, introdujimos nuevas formas de ganar Tier Points más allá de los vuelos. Por ejemplo, los miembros del British Airways Club ahora pueden ganar Tier Points y Avios al contribuir con SAF, pagando con su tarjeta de crédito American Express y con su paquete British Airways Holidays. Además, IAG Loyalty lanzó Avios Shop en septiembre, una nueva plataforma de ventanilla única en la que los miembros pueden ganar Avios con sus compras diarias.

Gobierno

NEIS G1 Conducta empresarial

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

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

 Impacto positivo  Impacto negativo

G1-1 – Cultura corporativa y políticas de conducta empresarial

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

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

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

Nuestras compañías operadoras se han centrado en firmar convenios colectivos con los sindicatos para garantizar unos salarios justos, competitivos y sostenibles, que proporcionan estabilidad a nuestro negocio y a nuestros empleados en tiempos difíciles. Existen convenios colectivos para el 84% de los trabajadores.

IAG cumple los convenios de la 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 CEE de IAG facilita la comunicación y la consulta entre los empleados y la dirección sobre asuntos europeos transnacionales. El CEE está integrado por representantes de los distintos países del EEE. Se reúne varias veces al año.

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

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

Formación y desarrollo

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

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

Política de denuncia de irregularidades

IAG cuenta con una política "Speak Up" (denuncia de irregularidades) para todo el Grupo y un canal "Speak Up" consolidado proporcionado por un proveedor externo independiente donde se pueden expresar inquietudes de forma anónima y confidencial. Este canal está a disposición de los miembros del personal, así como de los proveedores, y la información sobre cómo acceder a él se publica en el Código de Conducta de IAG y en el Código de Conducta para terceros. Si algún empleado tiene alguna duda sobre un comportamiento poco ético o sobre la integridad de la organización, se le anima a que hable primero con su responsable directo o con un miembro de los equipos Jurídico, de Cumplimiento o de Recursos Humanos. Del

mismo modo, se insta a los proveedores a dirigirse a su contacto principal dentro de la empresa. En cualquier caso, el canal de denuncia de irregularidades está a disposición de todo aquel que desee expresar una inquietud.

IAS no tolera ningún tipo de represalia contra las personas que reporten cualquier inquietud o contribuyan a las investigaciones derivadas del canal independiente “Speak Up” o de cualquier otra forma de denuncia. Se espera que todos los informes o inquietudes recibidas, ya sea a través de la plataforma independiente “Speak Up” o de otros sistemas de reporte del Grupo, sean clasificadas por los equipos de Cumplimiento para garantizar que sean evaluados y, cuando corresponda, investigados de acuerdo con los procedimientos de “Speak Up” de IAG. Los equipos de Cumplimiento clasifican las denuncias recibidas para cada compañía operadora para dirigirlas al área más adecuada para su investigación, manteniendo la independencia en este proceso de investigación.

El Código de Conducta y la política “Speak Up” prevén explícitamente medidas de protección de los denunciantes, con el fin de garantizar que las personas que denuncien irregularidades de buena fe estén protegidas de cualquier represalia.

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

Durante 2025, IAG recibió 502 denuncias a través de su plataforma “Speak Up”. Cada denuncia fue evaluada cuidadosamente y todos los casos relevantes fueron investigados de forma independiente bajo la supervisión de los responsables de cumplimiento de cada compañía operadora, de acuerdo con los procedimientos de la plataforma “Speak Up” de IAG.

	frente al año anterior	2025	2024
Informes a través del canal “Speak Up” (denuncia de irregularidades)	26 %	502	399

Véanse las secciones NEIS S1 – Personal propio y NEIS S2 – Trabajadores de la cadena de valor del presente Estado de sostenibilidad para obtener más información sobre el Código de Conducta de IAG y las políticas “Speak Up”.

G1-2 – Gestión de las relaciones con los proveedores
Normas relevantes: GRI 308-2, GRI 414-2
Enfoque y políticas

El equipo de Compras de IAG Transform lidera el programa de sostenibilidad de la cadena de suministro de IAG actuando en cuatro áreas clave:

- Compartiendo el Código de Conducta para terceros con los proveedores;
- Facilitando la realización de análisis de riesgos y evaluaciones de sostenibilidad independientes;
- Coordinando auditorías de responsabilidad social corporativa; e
- Integrando la sostenibilidad como norma en el proceso de compras.

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

Las actualizaciones del programa se incorporan a la ISN, al SSG y a la Comisión de Medioambiente y Responsabilidad Corporativa según sea necesario.

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

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

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

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

Una vez que la evaluación se comunica a IAG Transform, los resultados se revisan para garantizar que el desempeño de los proveedores en materia de sostenibilidad esté en sintonía con la visión y la estrategia de IAG. Si la puntuación de desempeño de un proveedor es inferior a 45 (sobre 100), se solicita un 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. Según el Código de Conducta para terceros, los proveedores están sujetos a análisis en virtud de un protocolo laboral y de derechos humanos, como la metodología de Auditoría de Comercio Ético de los Miembros de SEDEX. IAG espera conocer información sobre las prácticas éticas de sus proveedores, incluidas las auditorías.

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

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

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

IAG cuenta con una política de prevención de la corrupción y el soborno para todo el Grupo, que se actualizó en 2025. Este documento establece las normas mínimas que se espera que cumplan el Grupo, sus consejeros y sus empleados, e incluye definiciones y orientaciones sobre sobornos, obsequios y atenciones, donaciones políticas y benéficas, funcionarios públicos y pagos de agilización, entre otros aspectos.

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

Acciones, parámetros y metas
Los principales riesgos de cumplimiento identificados para 2025 no cambiaron con respecto al año anterior y están relacionados con el uso de terceros, las decisiones operativas y comerciales que implican a organismos gubernamentales y el uso inapropiado de obsequios y atenciones. En 2025, al igual que en 2024, no se identificaron infracciones importantes en materia de cumplimiento. La formación en materia de lucha contra el soborno y la corrupción es obligatoria para todo el personal pertinente de las compañías operadoras de IAG y de las funciones del Grupo. Los requisitos individuales de formación los establece cada compañía operadora y cada función, y vienen determinados por factores como el nivel y las responsabilidades de cada empleado. En 2019 se puso en

marcha un módulo de *e-learning* de prevención de sobornos para todo el Grupo, que debe completarse cada tres años.

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

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

Parámetro	Unidad	2025	2024	frente al año anterior
Número de empleados que completaron la formación sobre el Código de Conducta	#	66.922	56.495	18 %
Número de empleados que completaron la formación* anual sobre la lucha contra el soborno	#	12.403	12.088	3 %

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

G1-4 - Casos de corrupción o soborno

En 2025, al igual que en 2024, no se presentaron demandas judiciales por corrupción contra el Grupo y sus compañías operadoras, y la dirección no tiene conocimiento de ningún caso inminente ni de ninguna cuestión subyacente.

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

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

Principios para el compromiso relacionado con el clima

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

Participación de IAG en organizaciones que trabajan en iniciativas sostenibles

Organizaciones a las que pertenece	Participación de IAG en organizaciones y acciones para lograr posturas coherentes o avanzar hacia ellas
Ámbito mundial	
Coalition for Negative Emissions	Miembro fundador en 2020. Miembro del Steering Group y colaborador activo en las respuestas a las consultas del Gobierno británico sobre cómo potenciar las capturas de carbono.
oneworld (representa a 15 aerolíneas)	Presidió la Junta de Estrategia Medioambiental y coordinó la hoja de ruta hacia las cero emisiones netas y el objetivo de consumir un 10% de SAF para 2030. En 2025, IAG colaboró con otras aerolíneas miembros para aportar financiación, en colaboración con BEV, con el fin de poner en marcha un nuevo fondo de inversión destinado a abordar la baja disponibilidad y el alto coste de SAF.
Grupo de Acción del Transporte Aéreo	Importante contribución a la hoja de ruta de la aviación mundial para alcanzar el objetivo de las cero emisiones netas, que contribuyó a conformar las prioridades del sector para el avance continuo de soluciones bajas en carbono.
Foro Económico Mundial - Coalición Clean Skies for Tomorrow	Colaborador habitual en informes sobre cómo aumentar la producción de SAF como alternativa baja en emisiones de carbono, ha defendido un consumo de SAF del 10% para 2030.
IATA (representa a más de 300 compañías aéreas de todo el mundo)	El Director de Sostenibilidad de IAG representa a IAG en los grupos de trabajo de la IATA para avanzar en las políticas de soluciones bajas en carbono. IAG ha presidido anteriormente la Comisión Consultiva de Seguridad y Medioambiente.

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

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

Posiciones clave sobre el cambio climático

La aviación es una industria global e IAG mantiene su compromiso con enfoques de política globales. IAG apoya la fijación de precios del carbono como instrumento clave para determinar tanto el ritmo de reducción de las emisiones de la industria de la aviación como el equilibrio entre las reducciones dentro y fuera del sector.

Abogamos por el uso de las tecnologías de captura de carbono en los mercados de carbono, tanto por medios naturales como mecánicos. Para 2050, nos hemos comprometido a utilizar únicamente la captura de carbono para cubrir nuestras emisiones de carbono.

IAG también da prioridad a la promoción de SAF, ya que se trata de un elemento clave para la reducción de emisiones de ciclo de vida en la próxima década, y apoya las políticas sobre eficiencia operativa y compensación y captura de carbono. El Grupo trata de asegurar que las políticas aplicadas sean eficaces y justas para las distintas aerolíneas.

G1-6 - Prácticas de pago

IAG cuenta con un procedimiento interno por escrito para sus condiciones de pago a proveedores. Las condiciones de pago estándar del Grupo con los proveedores son de un plazo de 30 días netos desde la recepción de la factura, cumpliendo los requisitos de la legislación aplicable. En 2025, el tiempo medio de pago de las facturas desde la fecha de la facturación fue de 39 días (para las facturas contabilizadas en 2025). El porcentaje de pagos que se ajustó a las condiciones de pago estándar fue del 69%. No existen procedimientos legales relacionados con los pagos atrasados a los proveedores. Además, varias de las compañías operadoras cumplen con obligaciones de información adicionales, tanto legales como voluntarias. Los pagos a los proveedores se controlan activamente con el objetivo de garantizar que se cumplen las condiciones de pago en el caso de los proveedores que son pequeñas y medianas empresas.

Organizaciones a las que pertenece	Participación de IAG en organizaciones y acciones para lograr posturas coherentes o avanzar hacia ellas
España y Europa	
Grupo Español para el Crecimiento Verde	Creado en 2023. Iberia es uno de los más de 50 miembros corporativos que apoyan el crecimiento verde.
Alianza Española para la Sostenibilidad del Transporte Aéreo (AST)	Los principales actores del sector del transporte aéreo español formaron esta alianza con el objetivo de promover el desarrollo de una aviación sostenible. Se han definido tres grupos de trabajo para responder a los principales retos a los que se enfrenta actualmente el sector: eficiencia operativa, SAF y políticas.
Airlines 4 Europe	Socio fundador. Impulsó el desarrollo de la primera hoja de ruta de A4E hacia las cero emisiones netas en 2021, apoyó las respuestas a la consulta ReFuelEU y otros trabajos para promover soluciones bajas en carbono. En 2025, IAG apoyó la actualización de la hoja de ruta para la descarbonización de A4E y ha participado en grupos de trabajo para desarrollar soluciones para las emisiones distintas del CO ₂ . IAG también ha contribuido a la labor de revisión del impacto de la política climática de la UE en la competitividad del sector, incluido un estudio publicado en mayo de 2025.
Reino Unido	
Sustainable Aviation	Sustainable Aviation es una coalición de aerolíneas, aeropuertos, fabricantes aeroespaciales, productores de combustible y socios del Reino Unido que se han comprometido a alcanzar el objetivo de cero emisiones netas de carbono en el sector de la aviación para 2050 y a minimizar el impacto del ruido de la aviación. IAG es uno de los 13 miembros del consejo, que dirige las actividades de los 44 miembros. IAG participa activamente en los diferentes flujos de trabajo de los miembros para promover soluciones bajas en carbono.
Jet Zero Taskforce	IAG apoyó la creación de la estrategia Jet Zero del Gobierno británico en 2022 para cumplir el objetivo de cero emisiones netas en la aviación del Reino Unido en 2050. El Gobierno del Reino Unido lanzó el JZT en noviembre de 2024 para ofrecer un liderazgo estratégico y un enfoque centrado en los resultados que promoviese la innovación, el crecimiento económico y la descarbonización del sector de la aviación del Reino Unido. El Consejero Delegado de British Airways es miembro del grupo plenario y el Director de Sostenibilidad del Grupo preside el grupo de expertos dedicados a SAF (denominado SAF Delivery Group). En 2025, el JZT creó cuatro grupos de tareas y finalización para llevar a cabo el programa de trabajo. El Director de Sostenibilidad de British Airways fue nombrado jefe del grupo de tareas de captura de carbono.
Royal Aeronautical Society (RAeS) – grupo Greener by Design (GbD)	Miembro del Comité Ejecutivo de GbD.

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

Subvenciones públicas recibidas

Normas relevantes: GRI 201-4

	Unidad	frente al año anterior	2025	2024
Total de subvenciones públicas	Millones de euros	25 %	197	157
Derechos de emisión de los RCDE del Reino Unido y de la UE a coste cero	Millones de euros	27 %	195	153

Descripción

Las subvenciones públicas se definen como los derechos de los RCDE de la UE, Suiza y del Reino Unido recibidos a coste cero y los que se mantienen a los precios pagados, subvenciones de formación de personal, subvenciones de combustible y de apoyo para rutas en el Grupo.

Comentarios

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

Beneficio contable antes de impuestos

Normas relevantes: GRI 207-4

	Unidad	frente al año anterior	2025	2024
Reino Unido	Millones de euros	44 %	2.812	1.946
España	Millones de euros	(3)%	1.415	1.460
República de Irlanda	Millones de euros	82 %	256	141
Otros países	Millones de euros	38 %	22	16

Descripción

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

Impuestos sobre sociedades pagados

Normas relevantes: GRI 207-4

	Unidad	frente al año anterior	2025	2024
Reino Unido	Millones de euros	54 %	252	164
España	Millones de euros	203 %	227	75
República de Irlanda	Millones de euros	— %	0	0
Otros países	Millones de euros	50 %	9	6

Descripción

Impuestos pagados por país: pagos de impuestos en efectivo consolidados del Grupo correspondientes al ejercicio, desglosados por país en el que se efectuaron.

Comentarios

El pago neto total de 488 millones de euros es inferior a la carga fiscal prevista para el Grupo, de 1.163 millones de euros. La diferencia se debe principalmente al desfase entre el momento en que las pérdidas se reconocen en el resultado contable y el periodo futuro en que esas pérdidas se tienen en cuenta para calcular el pago de impuestos y el momento de recepción de los reembolsos de impuestos.

"Otros países" engloba a Alemania, Bélgica, Bermudas, Estados Unidos, Francia, Filipinas, Guatemala, Honduras, Hong Kong, India, Italia, Japón, Maldivas, Países Bajos, Polonia, Puerto Rico, República Dominicana, Singapur, Suecia y Suiza.

Apéndice

1. Diligencia debida en materia de sostenibilidad

Elementos esenciales de la diligencia debida	Sección	Referencia incorporada en el Informe anual	Página
a) Integrar la diligencia debida en el gobierno, la estrategia y el modelo de negocio	NEIS 2 Información general	Modelo de negocio, gobierno corporativo	1-10 y páginas 14-17, 96-150 del Informe y cuentas anuales
b) Colaborar con los grupos de interés afectados en todas las etapas clave de la diligencia debida	NEIS 2 Información general	Interacción con los grupos de interés	1-10 y páginas 22-27 del Informe y cuentas anuales
c) Determinar y evaluar las incidencias negativas	NEIS 2 Información general, E1 Cambio climático	Gestión del riesgo y principales factores de riesgo	1-10, 11-27 y páginas 71-89 del Informe y cuentas anuales
d) Adoptar medidas para hacer frente a estas incidencias negativas	E1 Cambio climático, S1 Personal propio, S2 Trabajadores de la cadena de valor, S4 Consumidores y usuarios finales, G1 Conducta empresarial, Taxonomía de la UE	Interacción con los grupos de interés	11-70 y páginas 22-27 del Informe y cuentas anuales
e) Hacer un seguimiento de la eficacia de estos esfuerzos y comunicar	E1 Cambio climático, S1 Personal propio, S2 Trabajadores de la cadena de valor, S4 Consumidores y usuarios finales, G1 Conducta empresarial, Taxonomía de la UE	Interacción con los grupos de interés	11-70 y páginas 22-27 del Informe y cuentas anuales

2. Deducciones implementadas

Las deducciones graduales de la CSRD se definen en el NEIS. El 26 de febrero de 2025, la Comisión Europea adoptó un paquete de propuestas denominado “Paquete Ómnibus”, cuyo objetivo es simplificar los futuros requisitos de información corporativa sobre sostenibilidad. En este paquete, el 11 de julio de 2025 se adoptó un acto delegado de solución rápida que permite a las entidades de la primera fase aplicar las deducciones graduales disponibles para el primer año de elaboración del estado de sostenibilidad a los ejercicios 2025 y 2026. Una carta conjunta de la CNMV y el ICAC, publicada el 19 de noviembre de 2025, confirmó que esta deducción también sería aplicable a las entidades reguladas por el Real Decreto 11/2018.

IAG ha aplicado las deducciones graduales a los requisitos de información que se indican a continuación.

Nombre del requerimiento de divulgación	Apartado y requisito de aplicación relacionado	Exención adoptada	Página (si aplica)
Desglose de los ingresos totales por sectores materiales de las NEIS	SBM-1, 40b	No aplicable hasta que se publique el acto delegado del sector correspondiente	n/a
Lista de sectores significativos adicionales de las NEIS	SBM-1, 40c	No aplicable hasta que se publique el acto delegado del sector correspondiente	n/a
Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición materiales y posibles oportunidades relacionadas con el clima	E1-9	El Grupo puede omitir la presentación de informes para toda la información en este requisito de divulgación.	n/a
Características de los no empleados en la plantilla propia de la empresa	S1-7	El Grupo puede omitir la presentación de informes para toda la información en este requisito de divulgación.	n/a
Protección social	S1-11	El Grupo puede omitir la presentación de informes para toda la información en este requisito de divulgación.	n/a
Indicadores de seguridad y salud	S-14, 88e	El Grupo puede omitir la información sobre personas que no son empleados	n/a
Equilibrio entre vida laboral y personal	S1-15	El Grupo puede omitir la presentación de informes para toda la información en este requisito de divulgación.	n/a

3. Metodología de cálculo y factores

Parámetro de la huella	Unidad	Descripción
Emisiones de carbono y consumo de energía		
Emisiones (brutas) de alcance 1	ktCO ₂ e	Emisiones directas asociadas a las operaciones de IAG, lo que incluye el uso de combustible de aviación, diésel, gasolina, gas natural y halón. Las fuentes de emisiones son los motores de los aviones, calderas, unidades auxiliares de potencia de aviones, motores de vehículos terrestres y calderas. Las emisiones brutas incluyen las reducciones derivadas del uso de SAF, de acuerdo con las normas de contabilidad internacionalmente aceptadas. La reducción de las emisiones gracias al uso de SAF se calcula multiplicando el volumen de SAF suministrado por la reducción de huella de carbono de este tipo de combustible en relación con el queroseno de aviación convencional desde el punto de vista del análisis del ciclo de vida (ACV), y restándolo de nuestras emisiones derivadas del uso de combustible de aviación.
Emisiones de alcance 2	ktCO ₂ e	Emisiones indirectas asociadas al uso de electricidad en instalaciones en tierra, como oficinas, salas, centros de datos y hangares. Las emisiones según el mercado se basan en la intensidad de carbono de la electricidad comprada a proveedores. Las emisiones según la ubicación se basan en la intensidad de carbono de las redes eléctricas nacionales. El CO₂e se calcula utilizando los factores de gCO₂e/kWh de las agencias nacionales de Irlanda, España y del Reino Unido, y los factores nacionales de emisiones de la electricidad de la AIE.
Emisiones de alcance 3	ktCO ₂ e	Emisiones indirectas asociadas a las actividades del Grupo en su cadena de valor. Para obtener más información, consúltese la descripción de los indicadores de emisiones de alcance 3 en esta sección.
Intensidad de las emisiones de carbono exclusivamente de los vuelos	gCO ₂ /pkm	Los gramos de CO ₂ por pasajero-kilómetro (gCO ₂ /pkm) es una medida sectorial estándar de la eficiencia del combustible utilizado en los vuelos. Se calcula dividiendo el consumo total de combustible de aviación por el total de pasajeros-km, suponiendo que una tonelada-km de carga equivale a 10 pasajeros-km, y multiplicando este valor por un factor de conversión de 3,15. IAG divulga este valor sin las reducciones de emisiones derivadas del uso de SAF a efectos de informes corporativos de terceros. Este cálculo excluye el combustible de aviación utilizado por las franquicias y la carga transportada en otras aerolíneas. También excluye a los pasajeros que no se presentan al embarque, de acuerdo con las directrices del sector.
Intensidad de las emisiones de carbono exclusivamente de los vuelos (incluyendo las reducciones de emisiones derivadas del uso de SAF)	gCO ₂ /pkm	Conforme al indicador "intensidad de las emisiones de carbono exclusivas de los vuelos" pero incluyendo las reducciones de emisiones derivadas del uso de SAF. Esta métrica se utiliza para el cálculo del incentivo de gestión de la eficiencia de carbono específico de IAG. El SAF genera niveles similares de GEI que los combustibles de aviación convencionales cuando se queman, pero los GEI generados ya forman parte del ciclo del carbono y no se extraen del suelo específicamente para crear combustible de aviación. Esto significa que el uso de SAF resulta en una reducción de las emisiones de GEI en comparación con el combustible de aviación convencional al que sustituye, considerando el ciclo de vida completo del combustible. IAG utiliza los ahorros de emisiones basados en la evaluación del ciclo de vida de cada lote de SAF recibido de su proveedor, empleando la prueba de sostenibilidad o la prueba de conformidad cuando están disponibles. En 2025, los requisitos regulatorios en la UE y el Reino Unido para el suministro de SAF bajo mandato obligan a los proveedores a entregar la documentación de sostenibilidad a las aerolíneas tras la entrega y el pago de cada lote. Por lo tanto, para algunos lotes recientes, esta documentación de sostenibilidad no se ha recibido a tiempo para la preparación de este Estado de sostenibilidad. Para estos lotes, se ha aplicado una reducción de emisiones del ciclo de vida adecuada utilizando la documentación recibida para otros lotes del año de referencia.
Emisiones (netas) de alcance 1	ktCO ₂ e	Las emisiones netas se calculan restando de las emisiones brutas cualquier ahorro de carbono derivado del cumplimiento de las obligaciones de los RCDE de la UE, Suiza y del Reino Unido, los volúmenes de compensaciones adquiridos para cumplir las obligaciones CORSIA y los volúmenes de compensaciones adquiridos voluntariamente por IAG. Los derechos del RCDE de la UE adquiridos a otros sectores equivalen a una reducción neta, de acuerdo con las directrices de la Comisión Europea.
Derechos de SAF del RCDE de la UE recibidos	ktCO ₂	El volumen de derechos RCDE de la UE recibidos por las aerolíneas del Grupo por el uso de SAF declarado en el marco de este régimen durante el año anterior a través de la participación en el programa FEETS. Este sistema de apoyo cubre entre el 50% y el 95% de la diferencia de precio entre el queroseno fósil y el SAF elegible utilizado por las aerolíneas individuales en los vuelos afectados por la fijación eficaz de precios del carbono a través del RCDE de la UE. Se ofrece una cobertura del 100% para los aeropuertos pequeños según la definición de la UE o de aquellos ubicados en una región ultraperiférica de la UE.
Electricidad renovable	MWh	La proporción de electricidad generada por fuentes renovables, como la energía solar y la eólica, basada en los volúmenes comprados a proveedores de electricidad renovable. En las oficinas en el extranjero en las que no se disponía de datos sobre las fuentes de electricidad, se considera que la fuente de electricidad es la red nacional.
Intensidad de carbono (alcance 2)	gCO ₂ /pkm	Basado en las emisiones de alcance 2 según la ubicación divididas por la actividad comercial, medida en pasajeros-km transportados, incluida la carga. Complementa al parámetro de intensidad de emisiones basado exclusivamente en los vuelos.
Iniciativas de reducción de GEI	toneladas de CO ₂ e	Reducciones de CO ₂ e como resultado de iniciativas específicas de eficiencia que comenzaron en el año de referencia. Se excluyen las reducciones derivadas de cambios externos aplicables a todas las aerolíneas, como los cambios en el espacio aéreo. También se excluyen los ahorros de emisiones derivados del funcionamiento de la nueva flota en comparación con los aviones a los que sustituyen.

Parámetro de la huella	Unidad	Descripción
Electricidad	MWh	Consumo de electricidad en las instalaciones en tierra de IAG, en millones de kWh. Esto incluye el uso en las oficinas principales, las oficinas en el extranjero, los aeropuertos principales y las instalaciones de mantenimiento.
Energía	MWh	La suma del consumo de electricidad en las instalaciones de tierra de IAG y el consumo de energía procedente del combustible. El consumo de energía del combustible se basa en los volúmenes de combustible de aviación, gasolina, gas natural y diésel, multiplicados por los últimos factores de conversión disponibles del Gobierno del Reino Unido. Los factores del Reino Unido se utilizan en todo el Grupo por considerarse los más sólidos disponibles.
Intensidad energética por ingreso neto (también conocido por ingreso por tonelada de CO₂e)	tCO ₂ e/€	Calculado dividiendo los ingresos totales del Grupo por la suma de las emisiones de alcance 1 y las emisiones de alcance 2 basadas en la ubicación.
Edad de la flota	años	Edad media de los aviones de la flota de IAG a 31 de diciembre de un determinado año. La edad media de los aviones operativos aumenta cada año, lo que se compensa con el impacto de las nuevas entregas y bajas.
Combustible de aviación consumido	toneladas	Combustible de aviación utilizado en la flota de aviones y en las pruebas de motor durante el año de referencia.
SAF consumido	toneladas	SAF utilizado en la flota de aviones y en las pruebas de motor durante el año de referencia. SAF es el principal término que utiliza la industria de la aviación para describir un combustible de aviación no convencional (no derivado de fósiles). SAF es el término preferido por la IATA para este tipo de combustible, aunque, en general, también se pueden utilizar otros términos como combustible alternativo sostenible, combustible de aviación alternativo sostenible, combustible de aviación renovable o biojet. Para obtener más información, véase la sección E1-3 – Acciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático de este Estado de sostenibilidad. El “SAF de mandato” equivale a la cuota de SAF de IAG que se consumirá para cumplir los requisitos obligatorios en la UE, el Reino Unido y otras jurisdicciones. El SAF voluntario se refiere al SAF usado por las aerolíneas del Grupo por encima de esta cuota. El SAF consumido incluye el SAF recibido físicamente por las aerolíneas del Grupo, o los volúmenes para los cuales el Grupo ha comprado los derechos de emisiones de alcance 1 durante el año de referencia. IAG calcula el volumen de SAF consumido basándose en la documentación de transferencia del producto, que está alineada con nuestra contabilidad financiera.
CO₂ por ingresos por tonelada-kilómetro	gCO ₂ e/ITK	El número total de toneladas transportadas generadoras de ingresos, tanto de pasajeros como de carga, multiplicado por la distancia volada. Los gramos de CO ₂ por ingresos por tonelada-kilómetro (gCO ₂ e/ITK) son un indicador estadístico de actividad utilizado habitualmente por el sector de la aviación y por terceros, como la Comisión Europea y la TPI. Este parámetro representa la distancia volada y el peso transportado asociados a los pasajeros de pago en un vuelo. Para la distancia volada, que es la distancia más corta entre dos puntos en la superficie de una esfera, se utiliza la distancia ortodrómica y para el peso, el incluido en la documentación de masa y centrado del avión, para el que, según la política de cada aerolínea, se puede utilizar un valor por defecto de 100 kg (o un valor diferente aprobado por las autoridades competentes, que represente el peso estimado del pasajero más su equipaje de mano).
Categorías de emisiones de alcance 3		
Categoría 1: Bienes y servicios adquiridos	ktCO ₂ e	Emisiones de todos los bienes y servicios adquiridos que no estén reflejadas en otras categorías de emisiones de alcance 3 en fases anteriores. Se calculan utilizando una metodología basada en el gasto y datos del Comprehensive Environmental Data Archive (CEDA) de Watershed, factores de emisión específicos del proveedor, para aquellos proveedores que divulgan información del CDP o información sobre emisiones de alta calidad con verificación externa. Se utilizan factores de conversión estandarizados cuando no se dispone de datos de los proveedores. A medida que se disponga de más información de los proveedores, algunos valores podrían actualizarse. Cualquier actualización significativa se realizará en informes futuros, con explicaciones.
Categoría 2: Bienes de capital	ktCO ₂ e	Emisiones asociadas con la fabricación de aviones se incluyeron anteriormente en esta categoría, ahora las emisiones asociadas a la compra de aviones nuevos seguirán clasificándose en el alcance 3.1, ya que el CAPEX se incluye en el gasto del Grupo.
Categoría 3: Producción relacionada con combustibles y con la energía	ktCO ₂ e	Las emisiones del pozo al tanque (<i>well-to-tank</i>) derivadas del consumo de combustible de aviación, el consumo de combustible de alcance 1 y los kWh de electricidad de alcance 2. Los valores de CO ₂ e se calculan multiplicando el peso o el contenido energético de los distintos combustibles por los últimos factores de conversión de gases de efecto invernadero reguladas del Gobierno del Reino Unido. Las emisiones ahora aplican el ahorro de carbono del ACV del pozo a la rueda (<i>well-to-wake</i>) del SAF a la producción de combustible aguas arriba (<i>upstream</i>), con base en la Directiva de Energía Renovable de la UE.
Categoría 4: Transporte y distribución en fases anteriores	ktCO ₂ e	Emisiones de los vehículos subcontratados utilizados en las operaciones de <i>hubs</i> o en las operaciones de carga. Las emisiones generadas por el transporte y la distribución de productos que las compañías operadoras de IAG adquieren a empresas no pertenecientes al Grupo. Esta metodología utiliza enfoques basados tanto en el gasto como en la actividad, en función de la disponibilidad de datos.

Parámetro de la huella	Unidad	Descripción
Categoría 5: Residuos generados en las operaciones	ktCO ₂ e	Emisiones asociadas al tratamiento de residuos mediante su reciclaje, recuperación, incineración o traslado al vertedero, incluidas los aviones desguazados. Se calculan multiplicando los volúmenes totales de residuos extrapolados a escala mundial por los correspondientes factores de conversión de CO ₂ e/tonelada de fuentes internacionales reconocidas (incluyendo los correspondientes al Gobierno del Reino Unido y a la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos).
Categoría 6: Viajes de negocios	ktCO ₂ e	Emisiones de combustible relacionadas con los viajes del personal de IAG en tren y en otras aerolíneas. Los viajes del personal en aviones de IAG se incluyen en las emisiones de alcance 1. En 2025 se incluyeron las emisiones de los hoteles de la tripulación siempre que se disponía de esos datos.
Categoría 7: Desplazamientos de los empleados	ktCO ₂ e	Emisiones de los desplazamientos del personal hacia y desde los lugares de trabajo. A falta de datos detallados sobre los desplazamientos del personal, las emisiones se estimaron a partir del número de empleados, las ubicaciones y los patrones de trabajo.
Categoría 8: Activos arrendados en fases anteriores	ktCO ₂ e	Los activos arrendados en fases anteriores son aquellos que una compañía arrienda para sus operaciones, en los que el arrendador conserva la propiedad y el control de los activos. Esto puede abarcar espacios para oficinas, maquinaria y vehículos utilizados en actividades comerciales. En 2025 esta categoría no aplicaba a IAG. Las emisiones de aviones arrendados en fases anteriores utilizadas en las operaciones de IAG se incluyen en las emisiones de alcance 1.
Categoría 9: Transporte y distribución en fases posteriores	ktCO ₂ e	Esta categoría no aplica a IAG en 2025. Las emisiones anteriormente incluidas en esta categoría se han reclasificado en la categoría 4, tras la revisión continua de la contabilidad de nuestras emisiones correspondientes a todas las categorías de emisiones de alcance 3.
Categoría 10: Procesamiento de productos vendidos	ktCO ₂ e	Esta categoría no aplica a IAG.
Categoría 11: Utilización de productos vendidos	ktCO ₂ e	Las emisiones relacionadas con los productos adquiridos por miembros del programa de fidelización de IAG que canjean Avios por vuelos de IAG se incluyen en las emisiones de alcance 1. Los productos incluidos en esta categoría incluyen los vuelos en aerolíneas no pertenecientes a IAG, las estancias en hoteles y el alquiler de vehículos, ya que se trata de las categorías más materiales. Las emisiones asociadas a los aviones vendidos durante el año se incluyen hasta su salida del Grupo. Para el cálculo se tiene en cuenta la vida media esperada de un avión utilizado para el transporte de pasajeros o de carga.
Categoría 12: Tratamiento al final de la vida útil de los productos vendidos	ktCO ₂ e	Emisiones previstas totales al final de la vida de todos los productos vendidos en el año de referencia. La metodología es coherente con la utilizada para los aviones desguazados en la categoría 5.
Categoría 13: Activos arrendados en fases posteriores	ktCO ₂ e	Emisiones de combustible de aviación de cualquier avión arrendado a otras compañías de forma estacional.
Categoría 14: Franquicias	ktCO ₂ e	Emisiones procedentes de la quema de combustible de las franquicias de aviones, como Air Nostrum y Emerald Airlines.
Categoría 15: Inversiones	ktCO ₂ e	Emisiones asociadas con las inversiones del Grupo (empresas asociadas, negocios conjuntos y otras inversiones en patrimonio) en el año de referencia, que no se hayan incluido en nuestra huella de alcance 1 o de alcance 2.
Parámetros de residuos		(según la norma GRI 306)
SUP	Volumen	Artículos fabricados total o parcialmente con plástico que normalmente están destinados a usarse solo una vez o durante un breve periodo de tiempo antes de desecharse.
A bordo	kg/pasajero	Numerador: los residuos a bordo incluyen tanto los generados en la cabina como los del catering. Los residuos de cabina se definen como los artículos recogidos de la cabina después de los vuelos, incluidos prensa, envoltorios de mantas y auriculares, y residuos que los pasajeros hayan introducido en el avión. Incluye las papeleras de los aseos y excluye el equipaje perdido. Los residuos del catering se definen como alimentos y envases sobrantes del catering a bordo, incluyendo las latas de bebidas y los residuos propiedad de IAG procedentes de la preparación de alimentos en las instalaciones de catering. Incluye todas las categorías de residuos de catering en vuelos nacionales e internacionales. Denominador: el número de pasajeros entrantes en aeropuertos principales, más los pasajeros salientes en vuelos de corto radio cuyos residuos se dejaron a bordo del avión y se descargaron en el aeropuerto tras el regreso del avión.
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 <i>ad hoc</i> de cargas perecederas o peligrosas. Denominador: toneladas de carga y correo gestionadas en tres <i>hubs</i> principales: Dublín, Madrid y Londres Heathrow.
Mantenimiento	kg/persona-hora	Numerador: materiales de instalaciones específicas de mantenimiento o ingeniería, incluidos papel, metal y residuos peligrosos. Excluye residuos aeroportuarios, desguace de aviones, residuos de construcción y efluentes. Denominador: número de personas-hora disponibles en las instalaciones de mantenimiento, recopiladas por los equipos de mantenimiento.

Parámetro de la huella	Unidad	Descripción
Oficinas	kg/ empleado	Numerador: materiales de impresión, papelería de oficina y catering <i>in situ</i> . Incluye oficinas, instalaciones de formación y centros de atención telefónica irlandeses, españoles y británicos. Incluye residuos tecnológicos, definidos principalmente como equipos de centros de datos y equipos de TI propiedad de IAG. Denominador: total de empleados de jornada completa al final del ejercicio.
Método de eliminación de residuos		(según la norma GRI 306)
Vertedero	Estas categorías y sus definiciones se usan en el cálculo de los parámetros de residuos de IAG	Se define como depósito final de residuos sólidos sobre, por debajo o por encima del nivel del suelo, en puntos de eliminación concebidos para ello. Incluye: residuos enviados directamente a eliminación. Excluye: residuos enviados a terceros.
Incineración		La incineración se define como quema controlada de residuos a elevadas temperaturas. Incluye: incineración con recuperación de energía.
Recuperación		Definida como cualquier operación en la que los productos, los componentes de los productos o los materiales que se han convertido en residuos se preparan para cumplir una función en lugar de usar nuevos productos, componentes o materiales que, de lo contrario, se utilizarían para dicha función. Incluye: energía procedente de los residuos, si la incineradora cumple determinados criterios establecidos. Excluye: transformación en materiales que se utilizarán como combustibles.
Reciclaje		Definido como reprocesamiento de productos o de componentes de productos que se han convertido en residuos para crear nuevos materiales. Incluye: <i>downcycling</i> , <i>upcycling</i> , compostaje y digestión anaeróbica, uniformes reutilizados y plásticos convertidos en nuevos productos de plástico. Excluye: transformación en materiales que se utilizarán como combustibles.
Parámetro de medición del ruido		
Ruido por LTO	QC/LTO	Ruido medio por vuelo considerando el ruido de llegada y salida para cada tipo de aviones. Basado en el número de vuelos de todos los aviones que operaron durante el año, incluidos los aviones arrendados. Los valores de cuota (QC, por sus siglas en inglés) del Gobierno del Reino Unido se utilizan para crear una clasificación relativa basada en los niveles de ruido certificados. Una puntuación de 0,5 en la cuota de aviones suele considerarse buena e indica que un avión es relativamente silencioso y tiene un bajo impacto en los niveles de ruido alrededor de los aeropuertos. Por ejemplo, un Airbus A380 tiene una puntuación de 2 en el despegue (en comparación con un Boeing 747 operado anteriormente, que tenía una puntuación de más de 6), mientras que un Airbus A320neo tendría una puntuación de 0,5 en el despegue, en comparación con un Airbus A320 que tendría una puntuación de 1.
NOx por LTO	kg/LTO	El promedio de emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), contaminantes del aire, durante el despegue y el aterrizaje de aviones. Este cálculo tiene en cuenta las certificaciones de los motores y los tipos de aviones de todos los aviones que operaron durante el año, incluidos los aviones arrendados, y hace referencia a la información de la base de datos de emisiones de la OACI.
Capítulo 14 de la OACI	% de la flota dentro de la norma	Las normas por capítulos de la OACI comparan el ruido de los aviones con límites normalizados que son una combinación de niveles de ruido lateral, de aproximación y de sobrevuelo. Cuanto más alto es el número del capítulo, más estricta es la norma. El capítulo 14 se aplica a los nuevos aviones certificados a partir del 1 de enero de 2017.
Capítulo 6 del CAEP	% de la flota dentro de la norma	Las normas del CAEP de la OACI se refieren a las emisiones de NOx de los motores de los aviones. Cuanto más alto es el número del capítulo, más estricta es la norma. El capítulo 6 de la norma del CAEP para NOx se aplica a los motores fabricados a partir del 1 de enero de 2008.
Capítulo 8 del CAEP	% de la flota dentro de la norma	El capítulo 8 de la norma del CAEP se aplica a los motores fabricados a partir del 1 de enero de 2014.

4. Puntos de datos de otra legislación

Puntos de datos comunicados con arreglo a las NEIS

Requisito de divulgación y punto de datos conexo	Referencia al Reglamento SFDR	Referencia al Pilar 3	Referencia al reglamento sobre los índices de referencia	Referencia a la legislación europea sobre el clima	Página
NEIS 2 GOV-1 Diversidad de género del Consejo de Administración, apartado 21, letra d)	✓		✓		3-5
NEIS 2 GOV-1 Porcentaje de miembros del Consejo que son independientes, apartado 21, letra e)			✓		3-5
NEIS 2 GOV-4 Declaración de diligencia debida, apartado 30	✓				52
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relativas a combustibles fósiles, apartado 40, letra d), inciso i)	✓	✓	✓		6 y páginas 14-17 del Informe y cuentas anuales
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relacionadas con la producción de sustancias químicas, apartado 40, letra d), inciso ii)	✓		✓		no material
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relacionadas con armas controvertidas, apartado 40, letra d), inciso iii)	✓		✓		no material
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relacionadas con el cultivo y la producción de tabaco, apartado 40, letra d), inciso iv)			✓		no material
NEIS E1-1 Plan de transición para alcanzar la neutralidad climática para 2050, apartado 14				✓	11-28
NEIS E1-1 Empresas excluidas de los índices de referencia armonizados con el Acuerdo de París, apartado 16, letra g)		✓	✓		11-28
NEIS E1-4 Metas de reducción de emisiones de GEI, apartado 34	✓	✓	✓		23
NEIS E1-5 Consumo de energía a partir de fósiles no renovables, desagregado por fuentes (solo sectores con "alto impacto climático"), apartado 38	✓				24
NEIS E1-5 Consumo y combinación energéticos, apartado 37	✓				24
NEIS E1-5 Intensidad energética relacionada con actividades en sectores con "alto impacto climático", apartados 40 a 43	✓				24
NEIS E1-6 Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales, apartado 44	✓	✓	✓		24
NEIS E1-6 Intensidad de emisiones brutas de GEI, apartados 53 a 55	✓	✓	✓		24
NEIS E1-7 Capturas de GEI y créditos de carbono, apartado 56				✓	26
NEIS E1-9 Exposición de la cartera de índices de referencia a riesgos físicos relacionados con el clima, apartado 66			✓		no reportado, sujeto a introducción progresiva
NEIS E1-9 Desagregación de los importes monetarios por riesgos físicos agudos y crónicos, apartado 66, letra a); NEIS E1-9 Ubicación de los activos importantes expuestos a riesgos físicos materiales, apartado 66, letra c).		✓			no reportado, sujeto a introducción progresiva
NEIS E1-9 Desglose del valor contable de sus activos inmobiliarios por eficiencia energética, apartado 67, letra c).		✓			no reportado, sujeto a introducción progresiva
NEIS E1-9 Grado de exposición de la cartera a oportunidades relacionadas con el clima, apartado 69	✓		✓		no reportado, sujeto a introducción progresiva
NEIS E1-9 Desglose del valor contable de sus activos inmobiliarios por eficiencia energética, apartado 67, letra c).	✓				no reportado, sujeto a introducción progresiva
NEIS E1-9 Grado de exposición de la cartera a oportunidades relacionadas con el clima, apartado 69	✓				no reportado, sujeto a introducción progresiva
NEIS E2-4 Cantidad de cada contaminante enumerado en el anexo II del Reglamento PRTR europeo (Registro europeo de emisiones y transferencias de contaminantes) emitido al aire, al agua y al suelo, apartado 28	✓				no material
NEIS E3-1 Recursos hídricos y marinos, apartado 9	✓				no material
NEIS E3-1 Políticas específicas, apartado 13	✓				no material
NEIS E3-1 Gestión sostenible de los océanos y mares, apartado 14	✓				no material
NEIS E3-4 Total de agua reciclada y reutilizada, apartado 28, letra c)	✓				no material
NEIS E3-4 Consumo total de agua en m³ por ingresos netos de las operaciones propias, apartado 29	✓				no material
NEIS 2- IRO 1 - E4 apartado 16, letra a), inciso i)	✓				no material
NEIS 2- IRO 1 - E4 apartado 16, letra b)	✓				no material
NEIS 2- IRO 1 - E4 apartado 16, letra c)	✓				no material
NEIS E4-2 Prácticas o políticas agrarias o de uso de la tierra sostenibles, apartado 24, letra b)	✓				no material
NEIS E4-2 Prácticas o políticas marinas u oceánicas sostenibles, apartado 24, letra c)	✓				no material

Requisito de divulgación y punto de datos conexo	Referencia al Reglamento SFDR	Referencia al Pilar 3	Referencia al reglamento sobre los índices de referencia	Referencia a la legislación europea sobre el clima	Página
NEIS E4-2 Políticas para hacer frente a la deforestación, apartado 24, letra d)	✓				no material
NEIS E5-5 Residuos no reciclados, apartado 37, letra d)	✓				no material
NEIS E5-5 Residuos peligrosos y residuos radioactivos, apartado 39	✓				no material
NEIS 2 - SBM3 - S1 Riesgo de casos de trabajo forzoso, apartado 14, letra f)	✓				29
NEIS 2 - SBM3 - S1 Riesgo de casos de trabajo infantil, apartado 14, letra g)	✓				29
NEIS S1-1 Compromisos políticos en materia de derechos humanos, apartado 20	✓				29-31
NEIS S1-1 Políticas de diligencia debida respecto de las cuestiones a que se refieren los convenios fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), apartado 21			✓		29-31
NEIS S1-1 Procesos y medidas de prevención de trata de seres humanos, apartado 22	✓				29-31
NEIS S1-1 Políticas de prevención o sistema de gestión de accidentes en el lugar de trabajo, apartado 23	✓				29-31
NEIS S1-3 Mecanismos de gestión de reclamaciones o quejas, apartado 32, letra c)	✓				31
NEIS S1-14 Número de víctimas mortales y número y tasa de accidentes laborales, apartado 88, letras b) y c)	✓		✓		36-38
NEIS S1-14 Número de días perdidos por lesiones, accidentes, muertes o enfermedad, apartado 88, letra e)	✓				36-38
NEIS S1-16 Brecha salarial entre hombres y mujeres sin ajustar, apartado 97, letra a)	✓		✓		38-40
NEIS S1-16 Brecha salarial excesiva entre el director ejecutivo y los trabajadores, apartado 97, letra b)	✓				38-40
NEIS S1-17 Casos de discriminación, apartado 103, letra a)	✓				40
NEIS S1-17 Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos y las Líneas Directrices de la OCDE, apartado 104, letra a)	✓				40
NEIS 2- SBM3 - S2 Riesgo importante de trabajo infantil o trabajo forzoso en la cadena de valor, apartado 11, letra b)	✓				42
NEIS S2-1 Compromisos políticos en materia de derechos humanos, apartado 17	✓				42-44
NEIS S2-1 Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor, apartado 18	✓				42-44
NEIS S2-1 Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos y las Líneas Directrices de la OCDE, apartado 19	✓		✓		42-44
NEIS S2-1 Políticas de diligencia debida respecto de las cuestiones a que se refieren los convenios fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo, apartado 19			✓		42-44
NEIS S2-4 Problemas e incidentes de derechos humanos relacionados con las fases anteriores y posteriores de su cadena de valor, apartado 36	✓				42-44
NEIS S3-1 Compromisos políticos en materia de derechos humanos, apartado 16	✓				no material
NEIS S3-1 Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos, los principios de la OIT y las Líneas Directrices de la OCDE, apartado 17	✓		✓		no material
NEIS S3-4 Problemas e incidentes de derechos humanos, apartado 36	✓				no material
NEIS S4-1 Políticas relacionadas con los consumidores y los usuarios finales, apartado 16	✓		✓		45-46
NEIS S4-1 Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos y las Líneas Directrices de la OCDE, apartado 17	✓				45-46
NEIS S4-4 Problemas e incidentes de derechos humanos, apartado 35	✓				45-46
NEIS G1-1 Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción, apartado 10, letra b)	✓				47-48
NEIS G1-1 Protección de los denunciantes, apartado 10, letra d)	✓				47-48
NEIS G1-4 Multas por infringir las leyes de lucha contra la corrupción y el soborno, apartado 24, letra a)	✓		✓		49
NEIS G1-4 Normas de lucha contra la corrupción y el soborno, apartado 24, letra b)	✓				49

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

Área	Referencia a las NEIS o al GRI	Página
Información general		
Descripción del modelo de negocio	NEIS 2 GOV-1, NEIS 2 GOV-2, NEIS 2 SBM-1, NEIS 2 SBM-2, NEIS 2 SBM-3, G1-1	29, 42, 45 y páginas 14-15 y 22-27 del Informe y cuentas anuales
Organización y estructura		
Presencia en el mercado		
Objetivos y estrategias		
Principales factores y tendencias que pueden afectar a los resultados futuros		
Marco de información utilizado	NEIS 2 BP-1	1-10
Análisis de materialidad	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3	7, 10-11, 23, 42, 45, 47
Asuntos sociales y laborales		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y resultado de las mismas	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3, S1-1 S1-3	42-46, 29-31
Principales riesgos relacionados con estas cuestiones	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3, NEIS 2 GOV-5	42-46, 42, 45 y páginas 71-86 del Informe y cuentas anuales
Empleo		
Número total de empleados y distribución por género, edad, tipo de contrato, a tiempo completo/parcial y categoría profesional	S1-6, S1-9, GRI 405-1, GRI 2-7	32-35
Número total de empleados y distribución por país/región y convenios colectivos	S1-6, GRI 2-7	32-35
Número total de empleados por contratos de trabajo y media anual distribuida por género, edad y categoría profesional	S1-6, GRI 405-1, GRI 2-7	32-35
Número total e índice de despidos y bajas voluntarias por su distribución por género, edad y categoría profesional	S1-6, GRI 401-1	32-35
Retribución media desglosada por género, edad y categoría profesional	S1-16, GRI 405-2	36-38
Brecha salarial	S1-16, GRI 405-2	36-38
Retribución media de los miembros del Consejo de Administración y consejeros	GRI 2-19, GRI 2-20, GRI 2-21, S1-16	36-38
Políticas que permitan a los empleados desconectar del trabajo	S1-1	29-31
Número de empleados con discapacidad	S1-12	36
Organización del trabajo		
Organización del tiempo de trabajo	S1-1	29-31
Índice de absentismo	S1-14, GRI 403-9	36-38
Medidas de conciliación	S1-4, S1-5	32
Salud y seguridad		
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	S1-14	36-38
Número de accidentes laborales y tasa de siniestralidad desglosada por género	S1-14	36-38
Enfermedades profesionales desglosadas por género	S1-14	36-38
Relaciones laborales		
Organización del diálogo social	S1-2	31
Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos desglosado por países	S1-3, S1-8	31, 35
Resultados de los convenios colectivos, especialmente en el ámbito de la salud y la seguridad	S1-8	35
Descripción de los mecanismos y procedimientos de que dispone la compañía para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la compañía, en términos de información, consulta y participación	S1-8	35
Formación		
Políticas aplicadas	S1-1	29-31
Número total de horas de formación desglosadas por categoría de empleado	S1-13	41
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad		
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	S1-1, S1-12	29-31, 36

Área	Referencia a las NEIS o al GRI	Página
Igualdad		
Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	S1-4, S1-5	29-31, 32
Planes de igualdad	S1-1, S1-4	29-31, 32
Medidas adoptadas para promover el empleo	S1-1, S1-4	29-31, 32
Protocolos contra el acoso sexual y por razón de género	S1-1, S1-4	29-31, 32
Integración y accesibilidad universal de las personas con discapacidad	S1-1, S1-4	29-31, 32
Política contra todo tipo de discriminación y política sobre diversidad	S1-1	29-31
Medioambiente		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y resultado de las mismas	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 IRO-3, E1-1, E1-2, E1-3	7-23
Principales riesgos relacionados con estas cuestiones	NEIS 2 GOV-5, NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3, E1-1	5-23 y páginas 71-86 del Informe y cuentas anuales
Gestión medioambiental		
Información sobre el impacto actual y previsible de las actividades de la Compañía en el medioambiente	NEIS 2 SBM-3, E1-1	7, 11-23
Evaluación medioambiental y procedimiento de certificación	NEIS 2 GOV-5	5
Recursos dedicados a la prevención de riesgos medioambientales	NEIS 2 GOV-5, NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 IRO-3, E1-3	5, 11-23
Aplicación del principio de precaución	NEIS 2 GOV-5, NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 IRO-3, E1-3	5, 11-23
Importe de las provisiones y garantías para riesgos medioambientales	NEIS 2 GOV-5, E1-1	5, 11
Contaminación		
Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones (incluida la contaminación acústica y lumínica)	GRI 3-3, GRI 305-7, contaminación lumínica no material	28
Economía circular y prevención y gestión de residuos		
Medidas relacionadas con la prevención, el reciclado, la reutilización y otras formas de recuperación y eliminación de residuos	GRI 306-3	28
Medidas para evitar el desperdicio de alimentos	no material	-
Uso sostenible de los recursos		
Consumo de agua	no material	-
Consumo de materias primas	no material	-
Consumo directo e indirecto de energía	E1-5	24
Medidas para mejorar la eficiencia energética	E1-3	28
Uso de energía renovable	E1-5	24
Cambio climático		
Aspectos relevantes sobre los gases de efecto invernadero	E1-5, E1-6	24-26
Medidas de adaptación al cambio climático	E1-1	11
Objetivo relacionado con la reducción de gases de efecto invernadero	E1-1, E1-4	11, 23
Biodiversidad		
Medidas para preservar o restaurar la biodiversidad	no material	-
Impactos causados por actividades u operaciones en zonas protegidas	no material	-
Taxonomía		
Reporte taxonomía de la UE	Reglamento sobre taxonomía de la UE (UE 2020/852)	62-70

Área	Referencia a las NEIS o al GRI	Página
Respeto de los derechos humanos		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y resultado de las mismas	NEIS 2 SBM-3, S1-1, S2-1, S4-1, G1-1	29-31, 47-48
Principales riesgos relacionados con estas cuestiones	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3, NEIS 2 GOV-5	5, 42-46 y páginas 71-86 del Informe y cuentas anuales
Información general		
Implementación de procedimientos de debida diligencia en materia de derechos humanos	S1-1, S2-1, S2-4, S4-4	29-31, 42-44, 45-
Medidas para prevenir y gestionar posibles violaciones de los derechos humanos	S1-1, S2-1, S2-4, S4-4	29-31, 42-44, 45-
Casos denunciados de violaciones de derechos humanos	S1-17	40
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de la OIT	S1-2	31
Eliminación del trabajo forzoso u obligatorio	S1-1, S2-1, G1-1	29-31, 42-44, 47-48
Abolición efectiva del trabajo infantil	S1-1, S2-1	29-31, 42-44
Asuntos anticorrupción y soborno		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y resultado de las mismas	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3, G1-1, G1-3, G1-4	42-46, 47-48, 48-49
Principales riesgos relacionados con estas cuestiones	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3, NEIS 2 GOV-5	5, 42-46 y páginas 71-86 del Informe y cuentas anuales
Información general		
Medidas para prevenir la corrupción y el soborno	S1-1, G1-1, G1-3, G1-4	29-31, 47-48 48-49
Medidas para prevenir el blanqueo de dinero	S1-1, G1-1, G1-3, G1-4	29-31, 47-48 48-49
Contribuciones a organizaciones sin ánimo de lucro	no material	-
Otra información sobre la Compañía		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y resultado de las mismas	S1-1	29-31
Principales riesgos relacionados con estas cuestiones	NEIS 2 IRO-1, NEIS 2 IRO-2, NEIS 2 SBM-3, NEIS 2 GOV-5	5, 42-46 y páginas 71-86 del Informe y cuentas anuales
Compromiso con el desarrollo sostenible		
Impacto de las actividades de la Compañía en el empleo y desarrollo local	S1-1, S2-1, G1-1	29-31, 42-44, 47-48
Impacto de las actividades de la Compañía en las poblaciones y territorios locales	no material	-
Relaciones con representantes de las comunidades locales y formas de interacción con ellos	no material	-
Acciones de asociación o patrocinio	no material	-
Gestión de la cadena de suministro sostenible		
Inclusión de cuestiones sociales, de igualdad de género y medioambientales en la política de compras	S2	42-44
Consideración de las responsabilidad social y medioambiental de los proveedores y subcontratistas en las relaciones con ellos	S2-1, G1-2	29-31, 42-44, 47-48
Sistemas de supervisión y auditoría	NEIS 2 GOV-1, NEIS 2 GOV-2, G1-1	47-48
Gestión de la relación con clientes		
Medidas para proteger la salud y la seguridad de los consumidores	no material	-
Sistemas de reclamaciones y quejas	NEIS 2 SBM-3, S4-3	42-46, 45-46
Reclamaciones recibidas y su resultado	S4-4	45-46
Información y transparencia fiscal		
Beneficio desglosado por país	GRI 3-3, 207-4	51
Impuestos pagados sobre la renta de sociedades	GRI 3-3 201-1, 207-4	51
Subvenciones públicas recibidas	GRI 201-4, criterio contable	51

Taxonomía de la UE

Descripción general

¿Qué es el Reglamento sobre taxonomía de la UE?

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

¿Cómo funciona?

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

Una vez identificadas las actividades económicas relevantes (elegibles), el Grupo calcula y comunica los ingresos (volumen de negocio), los gastos de capital (Capex) y los gastos operativos (Opex) alineados, denominados colectivamente ICR de la taxonomía de la UE, para el ejercicio financiero.

Alcance de la información

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

Las actividades elegibles del Grupo corresponden principalmente a las actividades de nuestras aerolíneas y las operaciones de MRO asociadas.

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

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

Cambios en el Reglamento sobre taxonomía de la UE en 2025

El 4 de julio de 2025, la Comisión Europea adoptó el Reglamento Delegado (UE) 2025/4568 por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178. Las modificaciones simplifican la aplicación del Reglamento sobre taxonomía de la UE, con el objetivo de reducir la carga administrativa manteniendo, al mismo tiempo, los objetivos climáticos y ambientales. Las modificaciones introducen un umbral de materialidad para la presentación de información de actividades económicas para cada ICR, además de simplificar los requisitos de información mediante tablas.

Además, el Reglamento Delegado (UE) 2025/4568 prevé exenciones específicas para las sustancias que destruyen la capa de ozono mencionadas en el Anexo II del Reglamento (UE) 2024/590, cuando dichas sustancias se utilizan para equipos de extinción de incendios en aviones.

El Grupo continuará supervisando la evolución de los informes del sector y cualquier actualización o guía emitida por la UE.

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

Resumen de las actividades elegibles y alineadas

Hasta el 31 de diciembre de los años 2025 y 2024, los ICR elegibles y alineados del Grupo eran los siguientes:

	Elegible		Alineación	
	Absoluto millones de euros	% del denominador	Absoluto millones de euros	% del denominador
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025				
Volumen de negocio	31.252	94%	13.874	42%
Capex	2.603	72%	2.158	60%
Opex	2.758	97%	1.874	66%

	Elegible		Alineación ¹	
	Absoluto millones de euros	% del denominador	Absoluto millones de euros	% del denominador
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024				
Volumen de negocio	30.328	94%	11.190	35%
Capex	2.779	78%	2.318	65%
Opex	2.673	98%	1.558	57%

¹ Los resultados de 2024 se han actualizado para ajustarse a la base de presentación actual, donde solo se incluyen las actividades económicas materiales para las operaciones del Grupo.

Entender el Reglamento sobre taxonomía de la UE

Base de elaboración

El Grupo elabora su información de conformidad con el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 (publicado el 4 de junio de 2021), el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 asociado (publicado el 6 de julio de 2021), las modificaciones del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 (publicadas el 21 de noviembre de 2023), el Reglamento Delegado (UE) 2025/4568 (publicado el 4 de julio de 2025) (en lo sucesivo, el "Reglamento Delegado modificado"), varias comunicaciones de la Comisión que contienen respuestas a las preguntas más frecuentes, la guía de usuario de la taxonomía de la UE actualizada anualmente y el navegador de la taxonomía de la UE (una página web que ofrece una serie de herramientas *online* para que los usuarios puedan comprender mejor el Reglamento sobre taxonomía de la UE y las obligaciones de información asociadas).

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

El marco del Reglamento sobre taxonomía de la UE

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

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

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

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

Actividades elegibles para la taxonomía

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

Las más importantes, relacionadas con el sector de la aviación, son las actividades asociadas a (i) la fabricación de aviones y (ii) el transporte aéreo de pasajeros y mercancías.

Si una actividad no está incluida en el Reglamento sobre taxonomía de la UE, no se considera elegible. Las principales categorías de gastos elegibles en 2025 se incluyen en la siguiente tabla:

Actividades económicas identificadas del Grupo

Para 2025, el Grupo ha identificado un total de 15 actividades económicas elegibles que pueden declararse. De estas, según el Reglamento Delegado (UE) 2025/4568, dos de estas actividades económicas se consideran significativas a efectos de información, mientras que las 13 restantes se consideran irrelevantes y no se incluyen en la información. Las actividades económicas elegibles son las que se indican a continuación:

Actividades económicas materiales

Aviación

Fabricación de aviones (MCC)

Transporte aéreo de pasajeros y mercancías (MCC)

Actividades económicas no materiales

Aviación

Operaciones de asistencia en tierra al transporte aéreo (MCC)

Construcción y actividades inmobiliarias

Renovación de edificios existentes (MCC)

Adquisición y propiedad de edificios (MCC)

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

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

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

Energía

Generación de electricidad mediante tecnología solar fotovoltaica (MCC)

Información y comunicación

Soluciones basadas en datos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (MCC)

Actividades técnicas, científicas y profesionales

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

Transporte

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

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

Abastecimiento de agua, alcantarillado, gestión de residuos y descontaminación

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

Fabricación

Venta de piezas de repuesto (EC)

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

Legenda: ACC – adaptación al cambio climático MCC – mitigación del cambio climático EC – economía circular

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

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

Actividades alineadas con la taxonomía

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

Contribución sustancial

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

No causar perjuicio significativo

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

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

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

Garantías mínimas

El Reglamento sobre taxonomía de la UE define las garantías mínimas como procedimientos de diligencia debida y de reparación aplicados por una compañía que realiza una actividad económica con el fin de garantizar su conformidad con las Líneas Directrices de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) para Empresas Multinacionales y los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos. Estos últimos incluyen los principios y derechos establecidos en ocho de los diez convenios fundamentales identificados en la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y la Carta Internacional de Derechos Humanos.

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

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

Criterios técnicos de selección

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

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

ICR de volumen de negocio

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

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2025	2024
Ingresos de pasajeros	28.969	28.274
Ingresos de carga	1.238	1.234
Otros ingresos	3.006	2.592
Volumen de negocio taxonómico total (denominadores)	33.213	32.100

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

	Elegible		Alineado		Actividades no materiales que no han sido evaluadas	
	Absoluto millones de euros	% del denominador	Absoluto millones de euros	% del denominador	Absoluto millones de euros	% del denominador
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025						
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	30.207	90,9%	13.874	41,8%	n/a	n/a
Fabricación de aviones	1.045	3,1%	-	-%	n/a	n/a
Operaciones de asistencia en tierra al transporte aéreo	n/a	n/a	n/a	n/a	191	0,6%
Volumen de negocio total elegible y alineado según la taxonomía	31.252	94,0%	13.874	41,8%	191	0,6%

	Elegible		Alineado		Actividades no materiales que no han sido evaluadas	
	Absoluto millones de euros	% del denominador	Absoluto millones de euros	% del denominador	Absoluto millones de euros	% del denominador
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024						
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	29.508	91,9%	11.190	34,9%	n/a	n/a
Fabricación de aviones	820	2,6%	-	-%	n/a	n/a
Operaciones de asistencia en tierra al transporte aéreo ¹	n/a	n/a	n/a	n/a	159	0,5%
Volumen de negocio¹ total elegible y alineado según la taxonomía	30.328	94,5%	11.190	34,9%	159	0,5%

1 Los resultados de 2024 se han actualizado para ajustarse a la base de presentación actual, donde solo se incluyen las actividades económicas materiales para las operaciones del Grupo.

Plan de Capex

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

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

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

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

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

ICR de Capex

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

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2025	2024
Altas en el inmovilizado material (nota 13)	3.064	3.086
Altas en el inmovilizado inmaterial (nota 17)	535	494
Capex taxonómico total (denominadores)	3.599	3.580

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

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

	Elegible		Alineado		Actividades no materiales que no han sido evaluadas	
	Absoluto millones de euros	% del denominador	Absoluto millones de euros	% del denominador	Absoluto millones de euros	% del denominador
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025						
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	2.603	72,3%	2.158	60,0%	n/a	n/a
Operaciones de asistencia en tierra al transporte aéreo	n/a	n/a	n/a	n/a	302	8,4%
Capex total elegible y alineado según la taxonomía	2.603	72,3%	-	60,0%	302	8,4%

	Elegible		Alineado		Actividades no materiales que no han sido evaluadas ¹	
	Absoluto millones de euros	% del denominador	Absoluto millones de euros	% del denominador	Absoluto millones de euros	% del denominador
Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024						
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	2.779	77,6%	2.318	64,7%	n/a	n/a
Operaciones de asistencia en tierra al transporte aéreo	n/a	n/a	n/a	n/a	240	6,7%
Capex total elegible y alineado según la taxonomía	2.779	77,6%	-	64,7%	240	6,7%

¹ Los resultados de 2024 se han actualizado para ajustarse a la base de presentación actual, donde solo se incluyen las actividades económicas materiales para las operaciones del Grupo.

ICR de Opex

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

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

Millones de euros	Ejercicio finalizado el 31 de diciembre	
	2025	2024
Mantenimiento y reparación ¹	2.758	2.673
Gastos de arrendamientos a corto plazo	92	56
Opex taxonómico total (denominadores)	2.850	2.729
Otros gastos de funcionamiento no incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento sobre taxonomía de la UE	25.339	25.088
Total de gastos operativos según la cuenta de resultados	28.189	27.817

¹ Se denomina gastos de mantenimiento y otros costes de flota de la cuenta de resultados de los estados financieros consolidados.

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

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

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025	Elegible		Alineado		Actividades no materiales que no han sido evaluadas	
	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	% del denominador
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	2.758	96,8%	1.874	65,8%	n/a	n/a
Gastos relacionados con arrendamientos a corto plazo	n/a	n/a	n/a	n/a	92	3,2%
Opex total elegible y alineado según la taxonomía	2.758	96,8%	1.874	65,8%	92	3,2%

Ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2024	Elegible		Alineado		Actividades no materiales que no han sido evaluadas ¹	
	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	Porcentaje del denominador	Absoluto millones de euros	% del denominador
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	2.673	97,9%	1.558	57,1%	n/a	n/a
Gastos relacionados con arrendamientos a corto plazo	n/a	n/a	n/a	n/a	56	2,1%
Opex total elegible y alineado según la taxonomía	2.673	97,9%	1.558	57,1%	56	2,1%

¹ Los resultados de 2024 se han actualizado para ajustarse a la base de presentación actual, donde solo se incluyen las actividades económicas materiales para las operaciones del Grupo.

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 Gobernanza del presente Informe anual. El Grupo utiliza un proceso de siete pasos para preparar su información sobre taxonomía:

- 1. Identificación de las actividades económicas aplicables:** los equipos de Sostenibilidad y Finanzas de IAG llevan a cabo la determinación inicial de las actividades económicas aplicables a las operaciones del Grupo. Los representantes de dichas funciones en sostenibilidad y finanzas de cada compañía operadora validan la exhaustividad de esa identificación. Para llevar a cabo la determinación de estas actividades económicas aplicables, el Grupo ha identificado actividades elegibles asociadas únicamente con el objetivo de mitigación del cambio climático.
- 2. Determinación de los factores de evaluación:** en los casos en los que se deben emplear juicios en la aplicación del Reglamento sobre taxonomía de la UE, los equipos de Sostenibilidad y Finanzas de IAG desarrollan un enfoque estandarizado para dicha aplicación.
- 3. Formación sobre la normativa existente y nueva:** los equipos de Sostenibilidad y Finanzas de IAG organizan talleres anuales en todo el Grupo para que todos los miembros relevantes de los equipos de Sostenibilidad y Finanzas que trabajan en la taxonomía reciban formación sobre la metodología existente, los cambios en la normativa y los principales juicios aplicados.
- 4. Informes estandarizados:** los equipos de Sostenibilidad y Finanzas de IAG han elaborado plantillas de informes estandarizadas para la cuantificación, por actividad económica, de lo que es elegible para la taxonomía, así como los criterios técnicos de selección detallados específicos, los criterios DNSH y las garantías mínimas para cuantificar el alineamiento con la taxonomía.
- 5. Revisión y validación:** los equipos de Sostenibilidad y Finanzas de IAG validan esta información en todas las compañías operadoras y consolidan la información.
- 6. Umbral cualitativo para la presentación de información:** el Grupo se ha beneficiado de la relajación de la Taxonomía de la UE por la que cualquier actividad económica que represente un 10% o menos de cada uno de los ICR no se evalúa a efectos de la alineación con la taxonomía. Esta evaluación se realiza para cada actividad económica y cada compañía operadora.
- 7. Presentación de informes:** los equipos de Sostenibilidad y Finanzas de IAG calculan los parámetros de ICR consolidados asociados para determinar la elegibilidad y la alineación.

Comprender las nuevas actividades económicas de la aviación

La información que figura a continuación refleja los criterios de evaluación de aplicación en 2025.

Transporte aéreo de pasajeros y mercancías

Estas actividades económicas abarcan todos los aviones en propiedad y arrendados que el Grupo opera para el transporte de pasajeros y mercancías.

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

- El avión tiene cero emisiones directas (emisiones de escape) de CO₂¹;
- En la fecha de entrada en vigor del Reglamento Delegado modificado, se consideró que los aviones eran “aviones conformes”²;
- Con posterioridad a la fecha de entrada en vigor del Reglamento Delegado modificado, se consideró que los aviones eran “aviones conformes”², con el compromiso de que todo avión no conforme de la flota:
 - Se retire definitivamente del uso en el plazo de seis meses a partir de la entrega del avión conforme; o
 - Se retire definitivamente de la flota en los seis meses siguientes a la entrega del avión conforme, en cuyo caso se aplica la tasa de sustitución³.
- O, en el caso de que el avión no se considere conforme, este puede seguir cumpliendo los criterios de elegibilidad y alineación si opera con un porcentaje mínimo de SAF del 11% en 2025⁴ (2024: 9%), que aumente un 2% cada año subsiguiente.

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

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

Una vez identificados los aviones conformes, el Grupo debe comunicar el volumen de negocio, el Capex y el Opex de cada uno de ellos⁵.

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

1 No se define el concepto de cero emisiones directas de CO₂, pero se interpreta que se refiere tanto a los aviones eléctricos como a los propulsados por hidrógeno. Estas dos tecnologías están en las primeras fases de desarrollo y, aunque el Grupo espera que ambas sean comercialmente viables a su debido tiempo, no se espera que esto ocurra antes de 2035, como muy pronto. Por consiguiente, el Grupo no podrá informar de ningún gasto alineado en un futuro previsible.

2 Un avión conforme se define como aquel que cumple los criterios técnicos de selección y DNSH de la actividad económica de fabricación de aviones. Estos criterios incluyen, entre otros, (i) una ratio específica de emisiones de CO₂ en relación a su masa máxima de despegue; (ii) criterios de prevención de la contaminación, como una certificación específica relativa a la contaminación acústica; y (iii) garantizar que no se incluyen materiales peligrosos específicos en la construcción del avión, incluidas determinadas pinturas antiincrustantes que la ley exige, por motivos de seguridad, que se incluyan en los aviones. Cada fabricante de aviones debe facilitar una declaración para confirmar cuáles de sus aviones cumplen los criterios para ser aviones conformes. Si bien algunos fabricantes han proporcionado estas declaraciones durante 2025, no todos lo han hecho y, en consecuencia, el Grupo espera más desarrollos y casos de autocertificación durante 2026.

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

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

Algunos de estos materiales, incluidas las pinturas antiincrustantes y los equipos extintores de incendios de los aviones, han sido aclarados en el proyecto de notificación publicado por la Comisión Europea el 29 de noviembre de 2024 y por el Reglamento Delegado (UE) 2025/458 el 4 de julio de 2025 y están exentos de los criterios de alineación del Reglamento sobre taxonomía de la UE.

En línea con 2024, el Grupo considera que sigue habiendo incertidumbre en el Reglamento sobre taxonomía de la UE respecto a si el Grupo cumple los criterios DNSH, dado que se conceden exenciones para algunos, pero no para todos, los materiales críticos para la seguridad. Por lo tanto, el Grupo ha aplicado su propio criterio para determinar si cumple todos los criterios DNSH y ha concluido que sí cumple los requisitos de alineación. Si el Grupo no hubiera llegado a esta conclusión, habría informado de una ausencia total de alineación para cada uno de sus ICR en 2024 y 2025.

3 La tasa de sustitución se define como la media de 10 años del número total de aviones retirados de forma permanente de uso a escala mundial dividido por el número total de aviones entregados a escala mundial. La tasa de sustitución, confirmada por el experto externo designado por la Comisión Europea, que se aplicará para 2025 será del 0,46. De conformidad con el Reglamento Delegado 2023/2485, la aplicación de la tasa de sustitución se limita a los ingresos del Grupo y no se aplica a los gastos de explotación y de capital. Si el número de aviones entregados a escala mundial supera el número de aviones retirados de forma permanente, se reducen los ingresos financieros alineados con la taxonomía del Grupo. En consecuencia, la tasa de sustitución no refleja las actividades individuales del Grupo en el marco de su transición hacia un entorno con bajas emisiones de carbono, sino las del conjunto del sector mundial de la aviación. Las acciones que influyen en una medida tan global escapan al control del Grupo y no ofrecen a los inversores o usuarios de nuestra información taxonómica una información que permita realizar mejores comparaciones dentro del sector aéreo.

4 Como se detalla, el Reglamento sobre taxonomía de la UE permite la asignación de SAF a aviones que no cumplen con las normas para que cumplan con las mismas si un mínimo del 11% del consumo de combustible es SAF. El Reglamento sobre taxonomía de la UE no proporciona ninguna orientación sobre cómo llevar a cabo esta asignación y, en consecuencia, el Grupo ha aplicado su criterio en dicha asignación. Al llevar a cabo esta asignación, el Grupo ha asignado SAF sobre la base del combustible total consumido por la familia de aviones.

5 A 31 de diciembre de 2025, el Grupo opera 627 aviones en su flota y no supervisa ni informa de todos los ingresos y gastos por avión individual. Por consiguiente, el Grupo formuló juicios para determinar la base sobre la que asignar los ingresos y gastos a los activos asociados. Los datos son los siguientes:

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

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

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

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

Fabricación de aviones

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

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

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

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

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

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

Durante el transcurso de 2025 y 2024, el Grupo no pudo cumplir con los criterios DNSH para informar la alineación de los ICR sobre la prestación de servicios MRO.

ICR de empresas no financieras

Como resultado de la aprobación del Reglamento Delegado (UE) 2025/4568 el 4 de julio de 2025, los cuadros de reporte asociados a la Taxonomía han sido modificados y simplificados. Las tablas siguientes reflejan dichos cambios, y la información comparativa se ha actualizado, cuando corresponde, para cumplir con este formato de reporte modificado y simplificado.

Ejercicio 2025															
ICR (1)	Total (2)	Proporción de actividades elegibles para la taxonomía (3)	Actividades alineadas con la Taxonomía (4)	Proporción de actividades alineadas con la taxonomía (5)	Mitigación del cambio climático (6)	Adaptación al cambio climático (7)	Recursos hídricos (8)	Economía circular (9)	Contaminación (10)	Biodiversidad (11)	Proporción de actividades facilitadoras (12)	Proporción de actividades transitorias (13)	Actividades no evaluadas consideradas no materiales (14)	Actividades alineadas con la taxonomía en el ejercicio financiero anterior (2024) (15)	Proporción de actividades alineadas con la taxonomía en el ejercicio financiero anterior (2024) (16)
	Millones de euros	%	Millones de euros	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	Millones de euros	%
Volumen de negocio	33.213	94,0%	13.874	41,8%	100%	–%	–%	–%	–%	–%	–%	100%	0,6%	11.190	34,9%
Capex	3.599	72,3%	2.158	60,0%	100%	–%	–%	–%	–%	–%	–%	100%	8,4%	2.318	64,7%
Opex	2.850	96,8%	1.874	65,8%	100%	–%	–%	–%	–%	–%	–%	100%	3,2%	1.558	57,1%

Proporción del volumen de negocio derivado de productos o servicios asociados a las actividades económicas alineadas con la taxonomía: información correspondiente al año 2025

Ejercicio 2025															
Objetivo medioambiental de las actividades alineadas con la taxonomía															
Actividades económicas (1)	Código (2)	ICR elegible para la taxonomía (proporción del volumen de negocio elegible para la taxonomía) (3)	ICR alineado con la taxonomía (valor monetario del volumen de negocio) (4)	ICR alineado con la taxonomía (proporción del volumen de negocio alineado con la taxonomía) (5)	Mitigación del cambio climático (6)	Adaptación al cambio climático (7)	Recursos hídricos (8)	Economía circular (9)	Contaminación (10)	Biodiversidad (11)	Actividad facilitadora (12)	Actividad transitoria (13)	Proporción de actividades alineadas con la taxonomía en actividades elegibles para la taxonomía (14)		
	Unidad	%	millones de euros	%	%	%	%	%	%	%	F	T	%		
Fabricación de aviones	MCC 3.21	3,1%	–%	–%	100%	–%	–%	–%	–%	–%		T	–%		
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	MCC 6.19	90,9%	13.874	41,8%	100%	–%	–%	–%	–%	–%		T	46,0%		
Suma de la alineación por objetivo					100%	–%	–%	–%	–%	–%					
ICR de volumen de negocio total		94,0%	13.874	41,8%	100%	–%	–%	–%	–%	–%			44,5%		

Proporción del Capex derivado de productos o servicios asociados a las actividades económicas alineadas con la taxonomía: información correspondiente al año 2025

Ejercicio 2025		Objetivo medioambiental de las actividades alineadas con la taxonomía												Proporción de actividades alineadas con la taxonomía en actividades elegibles para la taxonomía (14)
Actividades económicas (1)	Código (2)	ICR elegible para la taxonomía (Proporción del Capex elegible para la taxonomía) (3)	ICR alineado con la taxonomía (valor monetario del Capex) (4)	ICR alineado con la taxonomía (Proporción del Capex alineado con la taxonomía) (5)	Mitigación del cambio climático (6)	Adaptación al cambio climático (7)	Recursos hídricos (8)	Economía circular (9)	Contaminación (10)	Biodiversidad (11)	Actividad facilitadora (12)	Actividad transitoria (13)		
	Unidad	%	millones de euros	%	%	%	%	%	%	%	F	T	%	
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	MCC 6.19	72,3%	-	60,0%	100%	-%	-%	-%	-%	-%		T	82,9%	
Suma de la alineación por objetivo					100%	-%	-%	-%	-%	-%				
ICR de Capex total		72,3%	-	60,0%	100%	-%	-%	-%	-%	-%			82,9%	

Proporción del Opex derivado de productos o servicios asociados a las actividades económicas alineadas con la taxonomía: información correspondiente al año 2025

Ejercicio 2025		Objetivo medioambiental de las actividades alineadas con la taxonomía												Proporción de actividades alineadas con la taxonomía en actividades elegibles para la taxonomía (14)
		ICR elegible para la taxonomía (proporción del Opex elegible para la taxonomía) (3)	ICR alineado con la taxonomía (valor monetario del Opex) (4)	ICR alineado con la taxonomía (proporción del Opex alineado con la taxonomía) (5)	Mitigación del cambio climático (6)	Adaptación al cambio climático (7)	Recursos hídricos (8)	Economía circular (9)	Contaminación (10)	Biodiversidad (11)	Actividad facilitadora (12)	Actividad transitoria (13)		
Actividades económicas (1)	Código (2)													
	Unidad	%	millones de euros	%	%	%	%	%	%	%	F	T	%	
Transporte aéreo de pasajeros y mercancías	MCC 6.19	96,8%	1.874	65,8%	100%	–%	–%	–%	–%	–%		T	67,9%	
Suma de la alineación por objetivo					100%	–%	–%	–%	–%	–%				
ICR de Opex total		96,8%	1.874	65,8%	100%	–%	–%	–%	–%	–%			67,9%	