INTERNATIONAL AIRLINES GROUP

Estado consolidado de información no financiera de 2022

KPMG Asesores S.L.
Pº. de la Castellana, 259 C
28046 Madrid

Informe de Verificación Independiente del Estado de Información no Financiera Consolidado de International Consolidated Airlines Group, S.A. y sociedades dependientes del ejercicio del ejercicio 2022

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

De acuerdo con el artículo 49 del Código de Comercio, hemos realizado la verificación, con un alcance de seguridad limitada, del Estado de Información No Financiera Consolidado adjunto (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2022, de International Consolidated Airlines Group, S.A. (en adelante, la Sociedad dominante) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo) que forma parte del Informe de Gestión consolidado de 2022 del Grupo.

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

Responsabilidad de los Administradores

La formulación del EINF incluido en el Informe de Gestión consolidado del Grupo, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los *Sustainability Reporting Standards* de Global Reporting Initiative (estándares GRI) seleccionados de acuerdo con lo mencionado para cada materia en la tabla del "Índice" que figura en el citado EINF.

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

Los administradores de la Sociedad dominante son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINF.

KPMG Asesores S.L., sociedad española de responsabilidad limitada y firma miembro de la organización global de KPMG de firmas miembro independientes afiliadas a KPMG International Limited, sociedad inglesa limitada por garantía. Paseo de la Castellana, 259C – Torre de Cristal – 28046 Madrid

Reg. Mer Madrid, T. 14.972, F. 53, Sec. 8 , H. M -249.480, Inscrip 1.ª
N.I.F. B-82498650

Nuestra independencia y gestión de la calidad

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluyendo las normas internacionales sobre independencia) emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (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 las normas internacionales de calidad vigentes y mantiene, en consecuencia, un sistema de calidad que incluye políticas y procedimientos relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

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

Nuestra responsabilidad

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

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

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

- Reuniones con el personal de la Sociedad dominante 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 2022 en función del análisis de materialidad realizado por la Sociedad dominante y descrito en los apartados "Nuestros asuntos materiales e iniciativas" y "Estrategia de sostenibilidad", considerando contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2022.
- Revisión de la información relativa con los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación con los aspectos materiales presentados en el EINF del ejercicio 2022.

- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2022 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección.

Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido, no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que el EINF de International Consolidated Airlines Group, S.A. y sociedades dependientes correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2022, no haya sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados y de acuerdo con lo mencionado para cada materia en la tabla del "Índice" del citado EINF.

Párrafo de énfasis

El 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 establece la obligación de divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas alineadas en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático por primera vez para el ejercicio 2022, adicional a la información referida a actividades elegibles exigida en el ejercicio 2021. En consecuencia, en el EINF adjunto no se ha incluido información comparativa sobre alineamiento. Adicionalmente, cabe señalar que los administradores de International Consolidated Airlines Group, S.A. han incorporado información sobre los criterios que, en su opinión, mejor permiten dar cumplimiento a las citadas obligaciones y que están definidos en la Nota "Descripción de la taxonomía de la UE y actividades relacionadas en 2022" del EINF adjunto. Nuestra conclusión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

Uso y distribución

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

KPMG Asesores, S.L.

Marta Contreras Hernández

1 de marzo de 2023

INSTITUTO DE CENSORES JURADOS DE CUENTAS DE ESPAÑA

KPMG

2023 Núm. 01/23/00712

30,00 EUR

SELLO CORPORATIVO:

Sello distintivo de otras actuaciones

Estado consolidado de información no financiera

El presente estado se ha elaborado para cumplir con los requisitos de la Ley española 11/2018, de 28 de diciembre, en materia de información no financiera y diversidad (por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la ley 22/2015, de 20 de julio, de Auditoría de cuentas), y forma parte del Informe de gestión del Grupo. El título de este estado cumple el Reglamento británico de Sociedades (Informe Estratégico) (Divulgación de Información Financiera Relacionada con el Clima) de 2022, SI 2022/31.

El Grupo International Consolidated Airlines (IAG) proporciona información sobre asuntos medioambientales, sociales y relativos al personal, así como en materia de derechos humanos, que es relevante para la Sociedad y para la realización de su actividad empresarial. Toda la información, excepto la sección "Información adicional", figura también en el Informe Anual y las Cuentas de IAG. Los principales cambios en el ámbito de esta NFIS con respecto al año pasado son la reestructuración de la información sobre el cambio climático y la alineación de los informes de gastos con la taxonomía de la UE.

Este estado contiene las siguientes secciones:

	Descripción general
3	**Modelo de negocio**
5	**Sostenibilidad**
8	**A. Planeta**
8	A.1. Planeta – cambio climático
19	A.2. Planeta – temas generales
19	A.2.1. Residuos
20	A.2.2. Contaminación acústica y calidad del aire
21	**B. Personas y prosperidad**
21	B.1. Descripción general
21	B.2. Indicadores clave y avances
25	B.3. Diversidad
26	B.4. Salud, seguridad y bienestar
26	B.5. Derechos humanos y formas de esclavitud moderna
27	B.6. Contribución a la comunidad y apoyo a causas benéficas
29	**C. Principios de gobierno de la sostenibilidad**
29	C.1.-C.2. Enfoque de gestión (estrategia y procesos)
33	C.3. Marco de gobierno de la plantilla
34	C.4. Marco de gobierno de la cadena de suministro
35	C.5. Marco de gobierno de ética e integridad
36	C.6. Gestión de riesgos de ESG
37	C.7.1. Gestión de informes y datos
38	**Gestión del riesgo y principales factores de riesgo**
46	'Aviación sostenible' riesgo
50	'Personal, cultura y relaciones laborales' riesgo
60	**Entorno regulatorio**
62	**Información adicional**
63	A.1.3a.-3b. Planeta – cambio climático
67	A.2.1a.-A.2.4. Planeta – temas generales
69	B.2.a.-d. Personas y prosperidad
78	B.8.1.-8.3. Retribución y brecha salarial
81	B.9.1.-5. Prosperidad
84	C.8. Gobierno: descripción de la taxonomía de la UE y actividades relacionadas en 2022

Cumplimos con nuestros grupos de interés y con la sociedad

Quiénes somos

Somos un grupo internacional de aerolíneas, con compañías líderes en España, Reino Unido e Irlanda y una serie de negocios no aéreos de primer nivel dentro de nuestra plataforma central que impulsa la eficiencia y crea fuentes de ingresos adicionales para IAG. Nuestro propósito en el mundo es conectar personas, empresas y países, y **la innovación**, **el compromiso**, **el cuidado de las personas**, **la responsabilidad**, **el pragmatismo**, **la ejecución**, **la ambición** y **la resiliencia** son valores clave que nos permiten cumplirlo.

Contamos con una cartera de marcas y operaciones de primer nivel

Compañías operadoras de aerolíneas

Negocios no aéreos y plataforma central

IAG Loyalty
avios
IAG Cargo
IAG GBS
IAG Tech

Para más información véase las secciones de las compañías operativas.

Nuestros grupos de interés

IAG tiene por objetivo ser una fuerza positiva allí donde operamos y, de esta forma, crear valor para todos nuestros grupos de interés. Para cumplir este propósito, fomentamos una cultura que permite a nuestros empleados sentirse valorados, centrándonos en la diversidad y la inclusión, y ofreciéndoles opciones para desarrollarse dentro del Grupo. Nuestros empleados desempeñan un papel vital para prestar el servicio que los clientes esperan: el principal factor que permite al Grupo crear valor para nuestros grupos de interés. Nuestros accionistas y entidades de crédito y otros grupos de interés financieros, así como los mercados de capitales en general, también son esenciales para apoyarnos en el cumplimiento de nuestro objetivo y para ejecutar nuestros planes comerciales y estrategia. Además de nuestros empleados, clientes, entidades de crédito y accionistas, la colaboración con la industria en general, incluidos nuestros proveedores y reguladores, es fundamental para garantizar que mantengamos los altos estándares que nuestros clientes esperan y para que los responsables políticos comprendan el impacto de sus decisiones en nuestras empresas y clientes.

Para más información véase la sección Interacción con los grupos de interés.

Clientes

Empleados

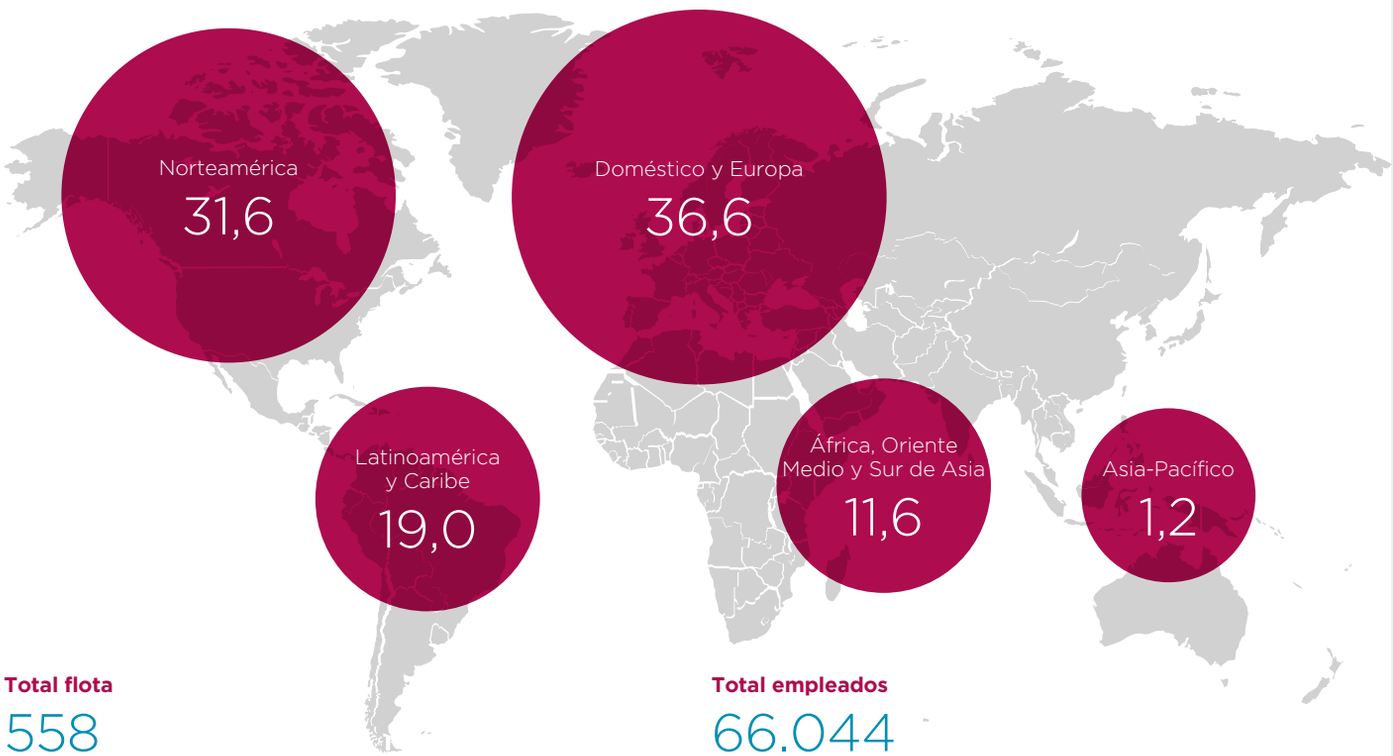
Proveedores

Accionistas, entidades de crédito y otros grupos de interés financieros

Gobiernos y organismos reguladores

Dónde operamos

AKOs (% de la red de IAG en 2022)



Total flota

558

Total empleados

66.044

Estamos comprometidos con una aviación sostenible

El compromiso con la sostenibilidad es un pilar de nuestra estrategia y constituye una parte importante de nuestra forma de hacer negocios. Seguimos comprometidos con utilizar un 10% de SAF para 2030 y con alcanzar el objetivo de cero emisiones netas de CO_2 en nuestro Grupo y en su cadena de suministro para 2050. Como Grupo, disponemos de procesos claros que determinan la toma de decisiones sobre los elementos más importantes que impulsan nuestra estrategia de sostenibilidad: el uso de SAF y la modernización y eficiencia de la flota. También seguimos dando prioridad a otros temas clave en materia de sostenibilidad, incluida la gestión de residuos, la interacción con los grupos de interés y la participación y el bienestar de los empleados.

Para más información véase la sección de Sostenibilidad.

Nuestro propósito se cumple con un modelo único

Nos formamos con un modelo articulado en torno a la consolidación, la creación de sinergias, el liderazgo en nuestros principales mercados y los resultados financieros.

Nuestro modelo operativo

IAG crea valor mediante un modelo único que permite a nuestras aerolíneas operar en el mejor interés a largo plazo de nuestros clientes, de nuestro personal, de nuestros accionistas y de la sociedad, sabiendo que el éxito de cada uno de ellos refuerza el de los demás.

El Grupo cuenta con un modelo de negocio único dentro de la industria de las aerolíneas, basado en una estructura ágil en el centro corporativo, unas aerolíneas dinámicas, capacitadas y especializadas que son responsables de sus propios resultados, y una plataforma central que ofrece una ventaja competitiva a nuestras aerolíneas a través de economías de escala y experiencia y conocimientos de primer nivel.

IAG, en su condición de sociedad matriz, interactúa y trabaja de forma colaborativa con su cartera de compañías operadoras, compartiendo buenas prácticas y talento, supervisando la coordinación intragrupo y gestionando funciones centrales que generan sinergias y valor para el Grupo. Su independencia de las compañías operadoras permite a IAG desarrollar una estrategia a largo plazo para el Grupo que está en consonancia con nuestro objetivo y valores, así como fijar metas de rendimiento para las compañías operadoras, hacer un seguimiento de sus progresos y asignar de forma eficiente el capital dentro del Grupo. Nuestro modelo también permite al Grupo tomar parte de manera más eficaz en los procesos de consolidación de la industria, mientras IAG garantiza que las opciones de crecimiento inorgánico estén alineadas con nuestra estrategia y proporciona una plataforma central que beneficia a nuevas compañías operadoras incorporándose al Grupo.

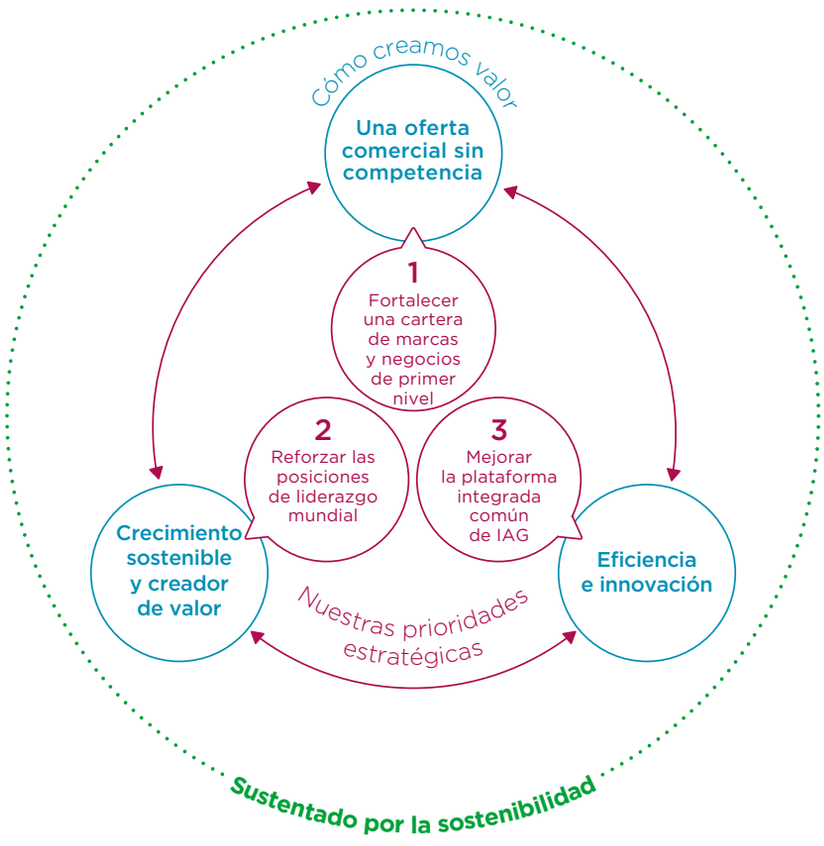
A su vez, las compañías operadoras, con sus diferentes identidades de marca y modelos de negocio personalizados, están capacitadas para ejecutar sus estrategias y son plenamente responsables de sus resultados financieros. La estructura del Grupo permite a nuestras marcas centrar sus esfuerzos en sus mercados objetivo, su propuesta al cliente, su identidad cultural, su estrategia comercial y sus relaciones laborales, mientras que su tamaño fomenta la innovación y la inversión en nuevos productos y servicios para mejorar la experiencia del cliente en nuestras compañías operadoras.

La cartera de aerolíneas se asienta sobre la plataforma central del Grupo, que potencia la eficiencia y la simplicidad en todas las compañías operadoras, creando al mismo tiempo fuentes de ingresos adicionales para IAG. La plataforma central de IAG permite al Grupo estar a la vanguardia de la innovación y la sostenibilidad en el sector aéreo, apoyando y desarrollando tecnologías emergentes de primer nivel en la industria de la aviación y los viajes.

Para más información, véase las páginas sobre las compañías operativas.

Nuestras prioridades estratégicas para crear valor sostenible

Nuestras prioridades estratégicas



Cómo creamos valor

Una oferta comercial sin competencia

- Asegurar que nuestras compañías operadoras ofrecen conjuntamente una propuesta sin competencia capaz de responder a las necesidades de los clientes en todo el espectro de ocasiones de viaje
- Liderar la consolidación del sector, desarrollar opciones orgánicas para diferenciar al Grupo de sus competidores y garantizar que se satisfagan las necesidades de los clientes
- Seguir situando al cliente en el centro para lograr una cuota de mercado más significativa en cada segmento de clientes

Crecimiento sostenible y creador de valor

- Apostar por un crecimiento orgánico e inorgánico que genere valor a fin de reforzar posiciones de liderazgo existentes o desarrollar otras nuevas en nuestros mercados prioritarios
- Atraer y promocionar a las personas más capaces del sector
- Liderar el camino a seguir en gestión medioambiental y social, dando siempre prioridad a la seguridad y la protección de nuestros clientes y empleados

Eficiencia e innovación

- Reducir costes y mejorar la eficiencia aprovechando las oportunidades de sinergias y la escala del Grupo
- Desarrollar la innovación en todo el Grupo y un enfoque digital para mejorar la productividad y atender mejor a nuestros clientes
- Promover una cultura de alta eficiencia operativa en toda nuestra cartera de compañías operadoras y aprovechar la plataforma para potenciar sinergias y reducir costes

Seguimiento de los resultados del Grupo

Utilizamos una combinación de indicadores financieros y no financieros para medir los resultados y los progresos de nuestra estrategia:

Indicadores clave de rendimiento financiero: Para más información véase la sección de Indicadores clave de rendimiento.

NPS de clientes: Para más información véase la sección de Indicadores clave de rendimiento.

Empleados: Para más información véase la sección de Sostenibilidad.

Medio ambiente: Para más información véase la sección de Sostenibilidad.

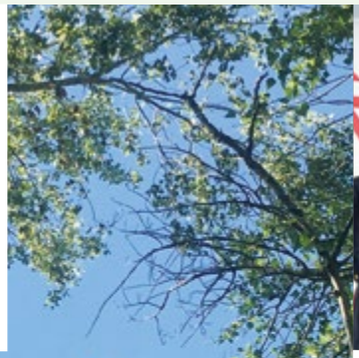
La sostenibilidad respalda nuestro propósito

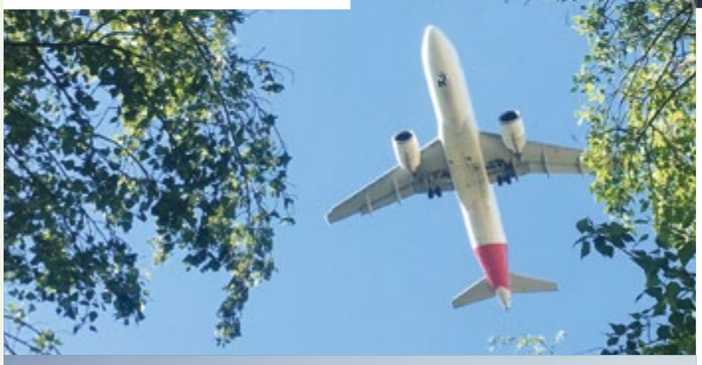
Contenidos de esta sección

A. Planeta

Resumen del TCFD, plan de transición, indicadores y avances, iniciativas de reducción de emisiones, análisis de escenarios, riesgos y oportunidades, diálogo con los grupos de interés

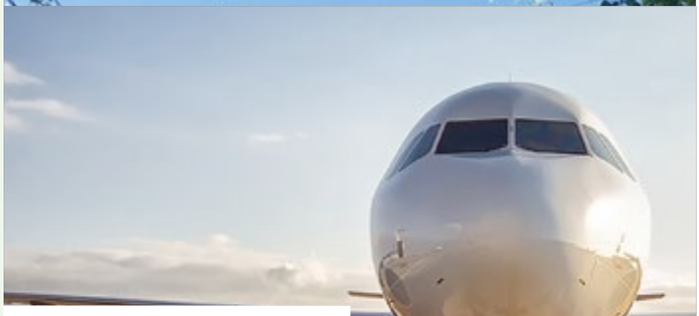
Residuos, ruido y calidad del aire

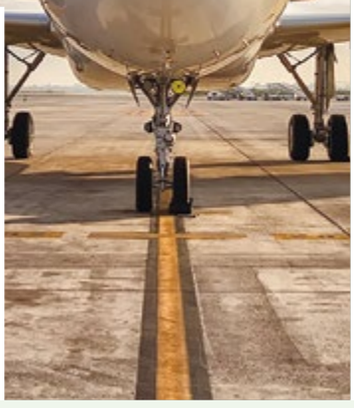




B. Personas y prosperidad

Indicadores clave, salud, seguridad y bienestar, derechos humanos, formas de esclavitud moderna, diálogo con la comunidad y apoyo a causas benéficas





C. Principios de gobierno

Estrategia de sostenibilidad, marcos de gobierno, gestión de la plantilla, gestión de la cadena de suministro, ética e integridad, gestión de riesgos ESG, publicación y gestión de datos, alineamiento con las normas GRI y SASB

La totalidad del contenido de este informe de sostenibilidad se incluye en el Estado de información no financiera (EINF) de IAG, que ha sido sometido a una verificación independiente limitada y de conformidad con las normas ISAE3000 (revisadas). Nuestro indicador medioambiental más importante (las emisiones de Alcance 1) es sometido cada año a una verificación adicional como parte de los regímenes CORSIA internacionales y ETS de la UE y el Reino Unido, dentro de los seis meses siguientes a la fecha de emisión de este informe. Cualquier cambio importante se reflejará en futuros informes.

El cumplimiento de las normas y marcos específicos se enumera bajo los encabezamientos de cada sección y se resume en la sección C.8. Aunque IAG no se ajusta a las normas GRI (desarrolladas por la Iniciativa Mundial de Presentación de Informes) esenciales o exhaustivas, sí que se ajusta a normas GRI específicas en cumplimiento de la Ley 11/2018 española y ha decidido ajustarse voluntariamente a otras normas GRI en asuntos materiales.

Nuestra visión

Es ser el grupo de aerolíneas líder mundial en materia de sostenibilidad.

Nuestra estrategia

Perseguir el liderazgo sobre nueve indicadores clave de liderazgo en sostenibilidad, tal como se enumera en la sección C.1.

Nuestro gobierno

Supervisión del Consejo de administración	Supervisión del Comité de Dirección de IAG	Supervisión de las compañías operadoras	Alineación intergrupo
Seguridad, Medio Ambiente y Responsabilidad Corporativa Auditoría y Cumplimiento	Directora de Personal Asuntos Corporativos y Sostenibilidad (CPCASO, por sus siglas en inglés)	Los Comités de dirección supervisan los programas de sostenibilidad adaptados	Actualizaciones del equipo de sostenibilidad del Grupo, Estrategia de sostenibilidad del Grupo

Nuestros asuntos materiales e iniciativas

IAG adopta un enfoque integral respecto a la sostenibilidad.[1]

A. Planeta

Asuntos materiales clave

- Reducir nuestro impacto climático
- Influir en las políticas

Políticas clave

- Política de sostenibilidad medioambiental

Iniciativas anuales

- Estrategia Flightpath Net Zero
- Remuneración relacionada con el desempeño en cambio climático
- Promoción de políticas para soluciones ecológicas
- Liderazgo en las asociaciones comerciales

B. Personas y prosperidad

Asuntos materiales clave

- Diálogo con empleados
- Creación de un lugar de trabajo diverso, inclusivo e igualitario

Políticas clave

- Política de Equidad, Diversidad e Inclusión (EDI)
- Declaración en contra de la esclavitud moderna y el tráfico de personas

Iniciativas anuales

- Encuestas de Índice de Salud Organizacional (ISO)
- Iniciativas de diálogo y EDI
- Contribución a la comunidad y recaudación de fondos
- Desarrollo de una hoja de ruta social

C. Principios de gobierno

Asuntos materiales clave

- Invertir en el futuro
- Planificación de operaciones resilientes con el cambio climático
- Trabajo con proveedores

Políticas clave

- Código de conducta
- Código de conducta de los proveedores
- Política de lucha contra el soborno y la corrupción
- Política de denuncia de irregularidades
- Política de divulgación de información corporativa y compromiso con los accionistas

Iniciativas anuales

- Proyectos y programas de aceleración
- Programa de sostenibilidad de la cadena de suministro
- Análisis de escenarios del Grupo de Trabajo sobre declaraciones financieras relacionadas con el clima (TCFD, por sus siglas en inglés)

Objetivos clave de Desarrollo Sostenible de la ONU

Objetivos

Base de referencia de 2019

2025

- 11% de incremento en eficiencia de carbono, hasta 80 gCO_2/pkm
- Objetivos integrales en materia de residuos
- 10% menos de ruido por despegue respecto a 2020
- 40% de los puestos directivos ocupados por mujeres

2030

- 10% de combustible sostenible de aviación (SAF)
- 20% de reducción de emisiones netas de Alcance 1, hasta 22 TM
- 20% de reducción de emisiones netas de Alcance 3, hasta 6,6 TM

2050

- Cero emisiones netas de Alcance 1, 2 y 3 en todas nuestras operaciones y en la cadena de suministro
- Absorción de posibles emisiones residuales

1 Los pilares anteriores están alineados con el informe de 2020 del Foro Económico Mundial "Measuring Stakeholder Capitalism". "Gestionar un negocio rentable" y "Satisfacer a nuestros clientes" son asuntos materiales para la Prosperidad que se tratan en otras secciones del EINF.

Hacia viajes más sostenibles

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

Servicios previos al vuelo en aeropuertos

- Electricidad renovable en las salas de espera[1]
- Menús veganos en las salas de espera[2,3]
- Servicio de reserva de comidas para reducir el desperdicio de alimentos[3]

Transporte terrestre en aeropuertos

- Autobuses eléctricos para pasajeros[2]
- Vehículos Mototok eléctricos para remolcar las aeronaves a las pistas[2,3]
- Testeo de vehiculos eléctrico[5]
- Electricidad renovable para hacer funcionar la aeronave en tierra[1]

Impactos a bordo

- Compensaciones voluntarias para los clientes mediante compensaciones verificadas[1]
- SAF voluntario para los clientes[2,4]
- Uso de SAF adquirido por IAG[2]
- Comida vegana[2,3]
- Reciclaje a bordo[2,3,4]

1. Todas las aerolíneas. 2. British Airways. 3. Iberia. 4. Vueling. 5 IAG Cargo. 6. Proyectos acreditados por Gold-standard o Verra para garantizar ahorros de carbono reales.

Aspectos destacados en la sección Planeta

CDP DISCLOSURE INSIGHT ACTION A LIST 2022 CLIMATE

Un prestigioso premio otorgado por nuestras medidas medioambientales

250.000 toneladas

de SAF garantizadas para 2030, que es el 25% de nuestro volumen objetivo

La primera

planta que convierte alcohol en combustible SAF del mundo, el proyecto LanzaJet Freedom Pines, en un acuerdo de cooperación firmado con IAG

100%

de los directivos presentan remuneración vinculada a objetivos de emisiones de carbono

12%

de mejora anual en eficiencia de carbono; estamos encaminados para alcanzar nuestro objetivo para 2025

Aspectos destacados en la sección Personas y Prosperidad

66.044

personas empleadas en todo el Grupo en 79 países

17%

de aumento de nuestra plantilla respecto a 2021

89%

de los empleados cubiertos por convenios colectivos

34%

de los puestos de alta dirección ocupados por mujeres

Aspectos destacados en la sección del Gobierno

6

Reuniones del Comité de Seguridad, Medio Ambiente y Responsabilidad Corporativa (SECR)

100%

los proveedores fueron examinados en cuanto a riesgos de sostenibilidad

0

casos de esclavitud moderna identificados en nuestro negocio o cadena de suministro

74%

de los proveedores, por gasto, completaron los cuadros de mando ESG

A.1. Planeta – cambio climático

A.1.1. Resumen del TCFD

IAG fue una de las primeras compañías en adoptar las directrices del Grupo de Trabajo sobre declaraciones financieras relacionadas con el clima (TCFD) y en realizar análisis de escenarios alineado con el TCFD en 2018. Descripciones de las recomendaciones del TCFD se encuentran en la web de TCFD.

IAG ha aplicado la Guía de divulgación para todos los sectores del TCFD a la información incluida en el presente informe. Referencias cruzadas a secciones relevantes se encuentran a continuación. Una evaluación interna sobre el cumplimiento de las 11 recomendaciones básicas del TCFD no identificó deficiencias ni cambios materiales desde el año anterior.

Marco de gobierno	Estrategia	Gestión del riesgo	Indicadores y objetivos
Comunicar el marco de gobierno de la organización sobre riesgos y oportunidades relacionados con el clima (a, b)	Reportar los impactos reales y potenciales de los riesgos y oportunidades relacionados con el clima en las actividades, la estrategia y la planificación financiera de la organización, cuando dicha información sea material (a, b, c)	Comunicar de qué manera la organización identifica, evalúa y gestiona los riesgos relacionados con el clima (a, b, c)	Reportar los indicadores y objetivos utilizados para evaluar y gestionar los riesgos y las oportunidades relevantes en relación con el clima, cuando dicha información sea material (a, b, c)
Información relevante en este informe			
a. Véase C.2., C.6. b. Véase A.1.5, C.2., C.6., Sección de gestión del riesgo y principales factores de riesgo	a. Véase A.1.6. b. Véase A.1.6, C.6., Sección de gestión del riesgo y principales factores de riesgo c. Véase A.1.5.	a. Véase A.1.5., A.1.6., C.6., sección Gestión del riesgo y principales factores de riesgo b. Véase en el apartado c. Véase en el apartado	a. Véase A.1.3., A.1.5., Informe de la Comisión de Retribuciones b. Véase A.1.3., A.1.6. c. Véase Sostenibilidad de un vistazo, A.1.2., A.1.6.
Actividades actuales			
Supervisión del Consejo a través de la Comisión de Seguridad, Medio Ambiente y Responsabilidad Corporativa (SECR); varios niveles de gobierno efectivo; el análisis de materialidad de 2021 sigue siendo relevante, por lo que no se ha actualizado	Cumplimiento de la estrategia Flightpath Net Zero y de los nueve indicadores clave sobre liderazgo; préstamos vinculados a la sostenibilidad para British Airways e Iberia; análisis de escenarios alineados con el TCFD; planes financieros y de negocio a uno y tres años que integran aspectos de la sostenibilidad; nueva cláusula de sostenibilidad en los contratos de proveedores	Los riesgos relacionados con la aviación sostenible se tratan como riesgo principal y se revisan periódicamente dentro de los procesos de Gestión del Riesgo Empresarial (ERM); la información sobre riesgos divulgada recibió una calificación "A" por parte de CDP	Objetivos e indicadores claros para 2025, 2030 y 2050 (consulte "De un vistazo"); remuneración relacionada con el cambio climátio para directivos y gerentes
Actividades futuras planificadas			
Revisar aseguramiento mediante la repetición de la evaluación de materialidad en 2024	Aumento de la compra de SAF, análisis de escenarios en curso, revisión de las directrices y pruebas sobre las vías para apoyar la transición hacia 1,5°C	Trabajo más detallado sobre los impactos de riesgos para 2030 y 2040, y medidas para maximizar la resiliencia frente al cambio climático, e indicadores clave de mitigación de riesgos	Cumplimiento de los objetivos existentes, revisión de los objetivos para 2030 en línea con las últimas evidencias relacionadas con las transiciones alineadas con el objetivo de 1,5°C

Liderando nuestro sector en proyectos SAF

¿Qué es el combustible sostenible de aviación?

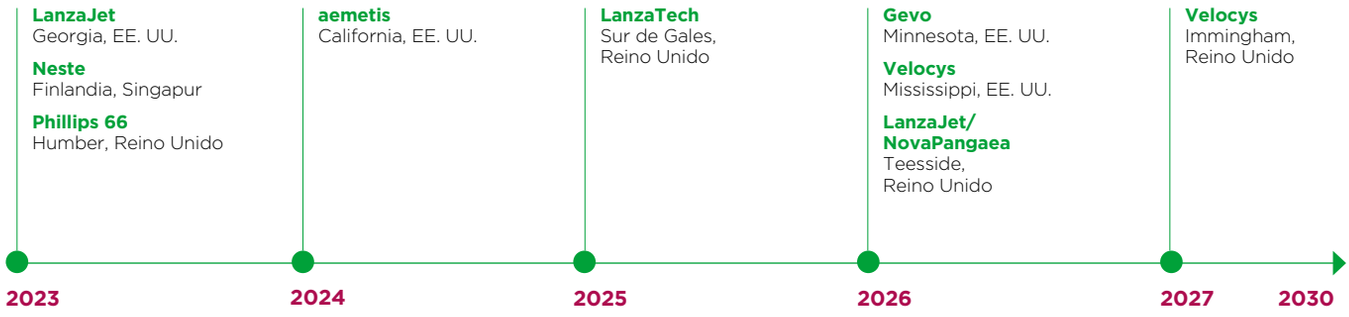
Los combustibles sostenibles de aviación (SAF) son casi idénticos químicamente al queroseno.

Las materias primas de estos combustibles (actualmente materiales de desecho, como el aceite de cocina usado, residuos urbanos o desechos de madera) absorben CO^2 en su ciclo de desarrollo antes de que este carbono se recicle como combustible y después se consuma en el vuelo.

Existen ocho vías certificadas para fabricar SAF, basadas en el uso de tecnologías específicas. Estos procesos están certificados por normas internacionales para garantizar que el uso de los combustibles es seguro. El SAF se puede usar aeronaves existentes y en estructuras de abastecimiento de los aeropuertos.

IAG también garantiza que su SAF cumple rigurosos sistemas de certificación de sostenibilidad para asegurarse de que las materias primas proceden de fuentes sostenibles y de que los procesos de producción ahorran agua y energía, y presentan impactos mínimos.

Projectos clave de SAF – fechas de producción



Rol de IAG en el plan de transición

El SAF es una solución clave del plan de transición de IAG para alcanzar las cero emisiones netas (Sección A.1.2). Reduce las emisiones de carbono en el ciclo de vida de los gases de efecto invernadero normalmente en un 70% o más en comparación con los combustibles fósiles para aviones a los que reemplaza.

IAG está en vías de aumentar 100 veces sus volúmenes de SAF entre 2022 y 2030, y prevé que el SAF represente el 70% del combustible total en 2050.

En 2021, el Grupo estableció el objetivo de usar un millón de toneladas de SAF al año para 2030, dependiendo del apoyo depolíticas públicas adecuadas, y este volumen ahorrará tanto carbono como si se eliminaran un millón de vehículos de la carretera al año El Grupo se ha asegurado 250.000 toneladas de SAE para 2030, acometiendo 865 millones de dólares en compras e inversiones de SAF.[1]

El Grupo ha realizado inversiones directas en nuevas e innovadoras capacidades de producción de SAF, catalizando el desarrollo general del mercado de SAF. Normalmente, estas inversiones van acompañadas de acuerdos de compra de SAF, que son fundamentales para poder financiar la nueva capacidad de producción de SAF.

Las aerolíneas del Grupo recibirán 7.500 toneladas al año de la planta Lanzajet Freedom Pines una vez completada su construcción a finales de 2023.

1 Según el precio de combustible de aviación asumido para 2030 de 900 dólares por tonelada métrica y los márgenes contratados para la producción de SAF.

Aspectos destacados Planeta: Combustible sostenible de aviación en 2022

Primera planta que convierte alcohol en combustible SAF

En octubre, la planta LanzaJet Freedom Pines de Estados Unidos fue el primer proyecto de SAF mundial en recibir una subvención (50 millones de dólares) del Breakthrough Energy Catalyst Fund. IAG invirtió en esta planta y recibirá suministro cuando esté operativa, que se espera que sea a finales de 2023.

Primer SAF producido a escala comercial en el Reino Unido

A lo largo de 2022, en colaboración con la empresa de refinería Phillips 66, British Airways recibió el primer SAF producido a escala comercial en el Reino Unido, que se fabrica a partir de aceites de desecho sostenibles.

Nuevas ofertas de SAF para los clientes

A partir de Junio 2022, Vueling comenzó a ofrecer a los clientes la opción de financiar el uso de SAF el día de su vuelo en el marco de una alianza con Avikor. Más de 50.000 pasajeros contribuyeron, suministrando más de 50 toneladas de SAF en los aeropuertos de Barcelona y Madrid.

A.1.2. Plan de transición

Descripción general

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

"Cero emisiones netas" significa que cualquier emisión residual que generen las operaciones de IAG en 2050, o la fabricación y transporte de bienes suministrados al Grupo, se compensará con una cantidad de CO_2 equivalente eliminada de la atmósfera a través de la absorción de carbono.

IAG está en camino de cumplir sus objetivos climáticos para 2025, 2030 y 2050 (véase debajo) poniendo en marcha iniciativas de reducción de emisiones, cooperando con grupos de interés clave y abogando proactivamente por el apoyo de políticas públicas, así como por el desarrollo tecnológico.

IAG también está impulsando medidas internas con la concesión de incentivos anuales relacionados con el cambio climático a más de 7.400 altos ejecutivos y directivos.

Los indicadores clave para reducir las emisiones son la modernización de la flota, el SAF, medidas de mercado incluyendo los ETS del Reino Unido y la UE y CORSIA, así como la absorción de carbono.

Menos del 10% de la reducción de emisiones a 2050 está relacionado con compensaciones voluntarias.

Hoja de ruta hacia las cero emisiones netas

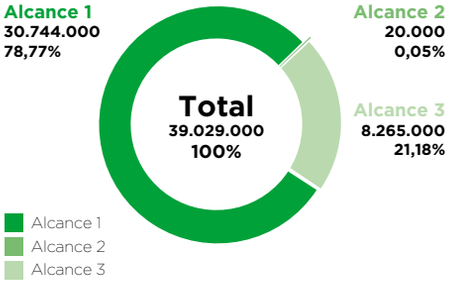
IAG fue el primer grupo de aerolíneas del mundo en comprometerse a alcanzar la neutralidad en emisiones netas de carbono y ha ido publicando, anualmente, su hoja de ruta más reciente desde 2019.

La versión que se muestra a continuación es un escenario de referencia para el Grupo que presupone un apoyo constante de las políticas públicas a la descarbonización de la aviación, una recuperación general en 2023 de los niveles de demanda de pasajeros de 2019 y un crecimiento anual de la demanda acorde con las previsiones de crecimiento a largo plazo publicadas en las Notas 4 y 17 de los Estados financieros.

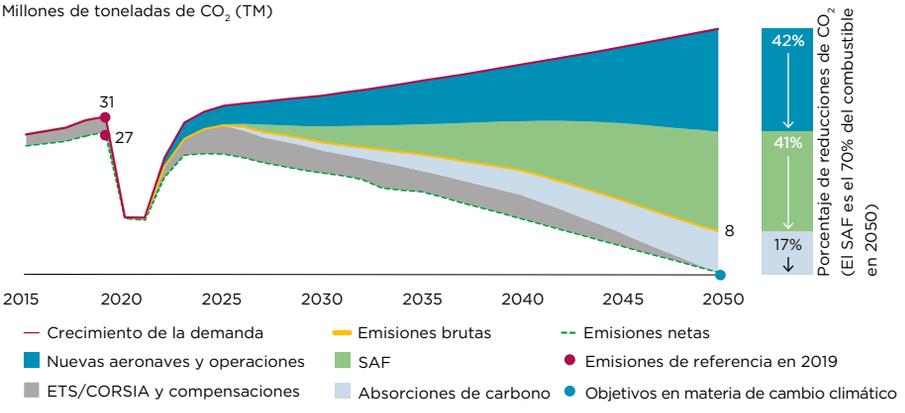
Los cambios clave respecto a la hoja de ruta del año anterior son un aumento temprano de las absorciones de carbono, y mayores reducciones de las emisiones netas por parte de CORSIA. La hoja de ruta mantiene la hipótesis sobre la presencia de hidrógeno en la flota desde 2040 y el SAF como el 60% de combustible en 2050.

Emisiones de 2019

(toneladas de CO_2e)



Hoja de ruta de IAG más reciente para alcanzar las cero emisiones netas



Objetivos provisionales de IAG: mejora del 11% en la eficiencia del consumo de combustible entre 2019 y 2050, 20% de reducción de las emisiones netas de Alcance 1 y 3 entre 2019 y 2030, 10% de SAF en 2030, cero neto para 2050

Pilar de la hoja de ruta para las emisiones de carbono	Planes de entrega	Inversiones de empresa/socios de innovación principales
Nuevas aeronaves y operaciones	• 13.500 de millones entre 2023 y 2030 para 192 nuevas aeronaves eficientes	ZeroAvia (fabricante de aeronaves de hidrógeno) I6 (software de gestión de combustible) Servicios NAVflight (servicios de planificación de vuelos) Honeywell Forge (software de eficiencia de combustible)
SAF	• USD865 millones comprometidos hasta la fecha en contratos de suministro de SAF, basados en los precios de la energía	LanzaJet (productor de combustibles sostenibles)
Absorciones de carbono	• Ajustar la hoja de ruta para las absorciones de carbono de IAG	Heirloom (empresa *start-up* dedicada a la captura de carbono)
Medidas y compensaciones basadas en el mercado	• Apoyo al régimen internacional CORSIA para limitar las emisiones netas de la aviación • Todas las aerolíneas ofrecen compensaciones voluntarias para los clientes	CHOOOSE (plataforma de compensación del cliente)
Cadena de suministro	• El 74% de los proveedores por gasto han presentado cuadros de mando sobre su desempeño ESG • Nueva cláusula de sostenibilidad en el contrato para proveedores	EcoVadis (calificaciones de sostenibilidad de las empresas)

IAG invierte en innovación para cumplir sus objetivos, impulsar la descarbonización y acelerar cambios generales para mejorar la sostenibilidad del sector. IAG apoya la innovación en tecnologías relacionadas con el clima a través de su acelerador Hangar 51, con inversiones de capital riesgo, colaboraciones con universidades, programas piloto, brindando apoyo a las solicitudes de financiación a través de subvenciones, y a través de consorcios de investigación y desarrollo. Desde 2019, una categoría dedicada a la sostenibilidad en la plataforma de innovación del Grupo Hangar 51.

IAG apoya el objetivo de 1,5°C del Acuerdo de París sobre el clima y sigue revisando las evidencias de las vías de aviación que lo corroboran.

Cuando sea posible, IAG cooperará con los grupos de interés relevantes, incluida la Iniciativa Basada en Objetivos Científicos (SBTi) e Iniciativa para la Transición (TPI), para dar a conocer las trayectorias del sector de la aviación hacia las cero emisiones netas, el modo en que estas contribuyen a los objetivos nacionales y globales, y cómo las empresas y autoridades pueden aumentar la inversión para realizar una transición ecológica.

Intensidad de las emisiones futuras

El cumplimiento de los planes de descarbonización actuales, dependiendo de que existan políticas de apoyo adecuadas, permitirá establecer los siguientes cambios respecto a 2019:

Emisiones brutas (TM CO_2):

- 2030 – 15% inferiores
- 2050 – 73% inferiores

Intensidad de las emisiones brutas (gCO_2/pkm):

- 2030 – 27% inferior
- 2035 – 39% inferior
- 2050 – 83% inferior

IAG apoya la inclusión de las absorciones de carbono en las vías de descarbonización de la industria, y en las evaluaciones externas de apoyo para la consecución del objetivo global de 1.5°C.

Los objetivos a corto y largo plazo de IAG han sido evaluados por TPI como alineados con el objetivo de 1,5°C, así como los objetivos a medio plazo alineados con el objetivo de reducción de 2°C.

La evaluación de la TPI comparó los hitos de la hoja de ruta de IAG de 2021 IAG con la trayectoria para todo el sector desarrollada por la Agencia Internacional de la Energía (IEA), incluyendo los compromisos de absorciones.

¿Qué es la absorción de carbono?

Las soluciones de absorción de carbono eliminan CO_2 que ya se encuentra en la atmósfera y lo almacenan mediante métodos biológicos o geológicos.

Cuatro tipos principales son relevantes para IAG:

- Soluciones basadas en la naturaleza (Nature-Based Solutions, NBS): incluyen la creación de nuevos bosques y turberas
- Captura y almacenamiento de carbono bioenergético (BioEnergy Carbon Capture and Storage, BECCS): captura carbono bioenergético de instalaciones industriales y lo almacena en acuíferos subterráneos
- CCS con producción de SAF: igual que el apartado anterior y se incluye el uso de subproductos que pueden absorber CO_2
- Captura directa del aire (Direct Air Capture, DAC): se absorbe CO_2 directamente del aire mediante un catalizador

Los proyectos para absorber carbono son diferentes de los proyectos para evitar la emisión de carbono, que previenen la futura emisión de CO_2. IAG considera los proyectos para evitar la emisión de carbono como una solución provisional en espera del uso pleno de las absorciones.

Cuando IAG o las compañías operadoras optan por invertir voluntariamente en proyectos para evitar o absorber emisiones de carbono, trabajan en colaboración con socios clave, llevando a cabo procesos de debida diligencia para seleccionar proveedores reputados y escoge proyectos cuidadosamente para cumplir y estar alineados con normas de calidad contrastada como Gold Standard y Verified Carbon Standard (VCS).

Dentro del Grupo, British Airways empezó a ofrecer proyectos de absorción a los clientes en 2022: un proyecto de restauración del manglar en Pakistán y un proyecto de biomasa en Oregón, EE. UU.

El rol de IAG en el plan de transición

En 2050, IAG solo usará absorciones de carbono para mitigar las posibles emisiones residuales de sus operaciones.

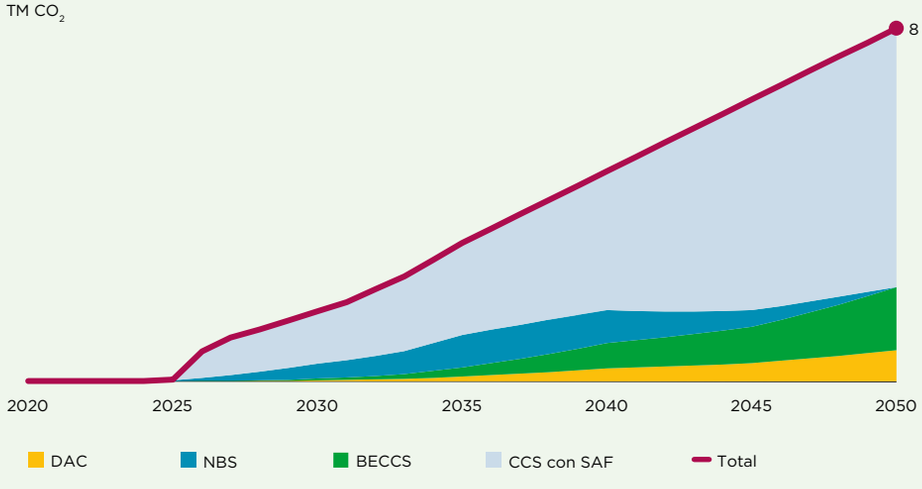
En 2050 sólo trabajará con proveedores que hagan lo mismo, como parte del cumplimiento del compromiso de Alcance 3 del Grupo. Y está animando a los proveedores a que realicen la transición de las compensaciones a las absorciones como parte de la nueva cláusula del contrato que se está implementando en la cadena de suministro.

Según la hoja de ruta más reciente que se detalla debajo, el Grupo prevé usar aproximadamente 100 TM de absorciones de carbono entre 2022 y 2050 para mitigar las emisiones de Alcance 1 y potencialmente podría absorber más de 2 TM al año en 2030, siempre que existan una verificación y normas de calidad para las absorciones calidad de carbono acordadas a nivel mundial, la inclusión de absorciones en mecanismos de ETS y políticas de apoyo estables.

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

IAG sigue abogando por políticas que acelerarán la aceptación global de las absorciones de carbono, a través de la Coalition for Negative Emissions y otras asociaciones sectoriales, listadas en el apartado A.1.7., y respalda la inclusión de las absorciones en mecanismos de ETS en el Reino Unido, Suiza y la UE.

Aumento ilustrativo de las absorciones de carbono



A.1.3. Indicadores y avances

Descripción general

El plan de transición de IAG se centra en reducir el CO_2 derivado del consumo de combustible de aviación, ya que representa más del 99% de las emisiones de Alcance 1. El Grupo mide su huella de carbono total y hace un seguimiento de varios indicadores cada trimestre para garantizar el avance en la lucha contra el cambio climático.

En 2022 se lograron progresos considerables en relación con el indicador clave de la eficiencia de carbono. Con una mejora del 12% hasta los 83,5g CO_2/pkm[1], el Grupo está en el camino adecuada para alcanzar el objetivo de 2025 de 80g CO_2/pkm.

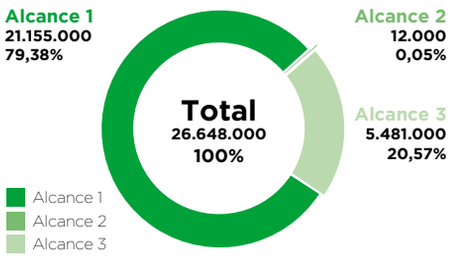
Metodología de cálculo

Las emisiones se calculan multiplicando el uso de energía y combustible por factores de conversión acordes con el Cuarto informe de evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC). Los factores de conversión de 2022 del gobierno británico se aplican en todo el Grupo, ya que se consideran los más robustos disponibles. Otros factores en cuanto a las emisiones, como los de la Agencia Internacional de la Energía, se usan en casos específicos tal como se describe en el EINF.

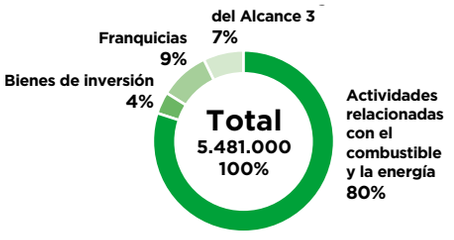
IAG reporta las emisiones de metano (CH_4) y óxido de nitrógeno (N_2O) como gases de efecto invernadero (GEI) de Alcance 1 distintos del CO_2, de acuerdo con los factores de conversión de Reino Unido. Las emisiones de CH4 fueron de 13,072 toneladas en 2022 y de N_2O fueron de 198,324 toneladas.

En el EINF de IAG se incluye un desglose detallado de las emisiones de Alcance 3.

Emisiones en 2022[2]



Emisiones de Alcance 3[2]



Indicador clave de huella de carbono	Norma GRI	Unidad	Frente al año anterior	frente a 2019	2022	2021	2020	2019	2018
Emisiones de CO_2e de Alcance 1	305-1	TM CO_2e	94%	(31%)	**21,15**	10,92	11,02	30,74*	29,99
Emisiones netas de CO_2e de Alcance 1		TM CO_2e	82%	(29%)	**19,13**	10,50	10,85	29,95*	27,22
Emisiones de Alcance 2 basadas en la ubicación	305-2	kt CO_2e	30%	(31%)	**51,1**	39,2	48,2	74,6*	70,4
Emisiones de Alcance 2 basadas en el mercado	305-2	kt CO_2e	40%	(40%)	**11,7**	8,4	9,3	19,7*	40,7
Alcance 3	305-3	TM CO_2e	65%	(34%)	**5,48**	3,32	3,66	8,27*	8,79

Indicador clave de reducción de emisiones	Norma GRI	Unidad	Frente al año anterior	frente a 2019	2022	2021	2020	2019	2018
Intensidad de emisiones solo de vuelos	305-4	gCO_2/pkm	(12%)	(7%)	**83,5**	94,6	106,2	89,8	91,5
Iniciativas para reducir los GEI	305-5	ktCO_2e	38%	6%	**82,4**	59.7	17.2	77,4	65,9
Reducción neta (a través de ETS3)		ktCO_2e	720%	(44%)	**1.796**	219	0	3.182	2.634
Reducción neta (proyectos de compensación)		ktCO_2e	17%	nd	**229**	196*	168	nd	nd
Edad de la flota		años	6%	5%	**11,9**	11,2	10,6	11,4	11,3

Otro indicador	Norma GRI	Unidad	Frente al año anterior	frente a 2019	2022	2021	2020	2019	2018
Intensidad de las emisiones de Alcance 2	305-4	gCO_2/pkm	(41%)	(8%)	**0,20**	0,34	0,47	0,22*	0,22
Ingresos por tonelada de CO_2e		€/tonelada de CO_2e	41%	32%	**1.088**	771	705	827	811
Combustible para reactores	301-1	TM de combustible	94%	(31%)	**6,64**	3,42	3,45	9,65	9,41
SAF		kT de combustible	338%	nd	**10,3**	2,4	nd	nd	nd
Electricidad	302-1	Mill. kWh	13%	(20%)	**213,7**	189,0	200,1	267,7	234,9
Energía	302-1	Miles MWh	93%	(31%)	**81,5**	42,1	41,9	119,7	119,4
Electricidad renovable[4]		%	(5ptos)	9ptos	**81%**	86%	86%	72%	54%
Energía de fuentes renovables		%	(0,1ptos)	0,2ptos	**0,4%**	0,5%	0,4%	0,2%	nd

Las descripciones y comentarios sobre otros indicadores están disponibles en la sección de información adicional del EINF de IAG. Nota: "nd" significa "no declarado". * significa reformulado utilizando los últimos datos e hipótesis.

1 pkm significa "pasajeros-kilómetro". La cifra de pasajeros-kilómetro utilizada para este cálculo es de 213.376 millones, excluidos los pasajeros que no se presentan. Las toneladas-kilómetro transportadas son 3.712 millones, excluida la carga transportada en otras aerolíneas o en camiones. El combustible de aviación consumido excluye el de franquicias o el utilizado en las pruebas de motores.
2 Redondeado al millar más cercano de toneladas de CO_2e.
3 Los niveles de emisiones en 2020 estaban por debajo del límite sectorial del EU ETS para la aviación, por lo que no se produjeron reducciones netas
4 Por integridad, las emisiones de Alcance 2 cubren el uso de electricidad en aeropuertos y oficinas en el extranjero, que están en parte fuera del control operativo de IAG.

Como parte del cumplimiento del reglamento de Informes simplificados sobre energía y carbono (SECR) del Reino Unido, IAG puede informar que el 56% del consumo energético del Grupo se atribuye al Reino Unido, compuesto principalmente de las emisiones de Alcance 1 y el consumo de electricidad del Grupo en sus oficinas en el Reino Unido.

A.1.4. Iniciativas para reducir las emisiones

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

Reducir las emisiones brutas y netas es un esfuerzo colectivo en todo el Grupo. Se incluyen ejemplos a lo largo de este informe.

En 2030, los programas de SAF y de renovación de la flota tendrán su mayor efecto para reducir las emisiones brutas, y CORSIA tendrá su mayor impacto en la reducción de las emisiones netas. Además, las aerolíneas operadoras desarrollan iniciativas específicas.

A continuación, se muestra el ahorro obtenido con las principales iniciativas en 2022, redondeado a las 10.000 toneladas más próximas:

1.580.000
toneladas que indican el ahorro de CO_2 este año gracias a una flota más eficiente, en comparación con la flota de 2019 anterior al COVID-19

30.000
toneladas de CO_2 ahorradas gracias al SAF comprado este año, lo que convierte a IAG en uno de los mayores consumidores de SAF del mundo en 2022

80.000
toneladas de CO_2 ahorradas gracias a las iniciativas de eficiencia operativa, por ejemplo, la reducción del uso de los flaps de aterrizaje, los rodajes previos al despegue con un único motor y la reducción de peso a bordo

230.000
toneladas de CO_2 evitadas gracias al uso de proyectos de compensación de carbono certificados, en regiones como Camboya, Perú, la cuenca del Congo, Sudán y Malawi

Ejemplos de iniciativas en todo el Grupo:

Compañías operadoras	Ejemplos de 2022
British Airways	9.980 toneladas de SAF suministradas por Phillips 66, que ahorran casi 30.000 toneladas de CO_2
	Implementó un nuevo cuadro de mando de eficiencia de consumo de combustible que permite a los pilotos ajustar mejor el uso del combustible a sus necesidades
	Pruebas en los aeropuertos de autobuses eléctricos para pasajeros y uso de aceite vegetal tratado con hidrógeno (HVO) en vehículos terrestres
Iberia	Puso en marcha una instalación solar de 10.000 m2 que generará 2,7 millones de kWh renovables al año
	Iniciativas de eficiencia en toda la fase de vuelo, incluidos el despegue, crucero, aproximación y aterrizaje.
Aer Lingus	Incorporó dos Airbus A320neo a la flota, lo que ahorró hasta un 20% de combustible en comparación con las aeronaves a las que reemplazan
	Unas rutas de vuelo más eficientes lejos del aeropuerto de Dublín ahorraron unas 1.200 toneladas de CO_2
Vueling	Demostró un 72% de ahorro de CO_2 en un vuelo ecológico entre Barcelona y Lyon usando SAF y una ruta de vuelo más directa
	Se trasladó a unas oficinas centrales nuevas y más sostenibles, con certificación internacional BREEAM[1]
IAG GBS	Implementó una nueva cláusula en el contrato para proveedores que fomenta la reducción de las emisiones
IAG Cargo	Acuerdos de SAF con clientes clave de transporte de mercancías, incluidos Kuehne + Nagel, Bolloré Logistics, DB Schenker y DHL
	Las pruebas incluyeron el arrendamiento de 40 remolcadores que funcionan con biocombustible HVO y un remolcador eléctrico
IAG Tech	Migración de los servicios informáticos a servidores en la nube de Amazon, lo que ahorra energía y CO_2
IAG Loyalty	Los miembros del British Airways Executive Club pueden usar puntos Avios para contribuir a proyectos de compensación de carbono verificados

Una cartera diversa de SAF

IAG continúa trabajando con desarrolladores tecnológicos para definir un abanico de proveedores de SAF, incluidos los proyectos que se enumeran a continuación. El Grupo abastece combustible de aviación en varios lugares, incluidos Estados Unidos y Europa y, por lo tanto, está explorando proyectos en varias regiones. Se esfuerza en apoyar proyectos de SAF, que también absorben carbono o lo capturan y almacenan.

IAG ha garantizado el 25% de su volumen objetivo para 2030 de 1 millón de toneladas.

Asociaciones de SAF clave

Socio	Nombre del proyecto, si procede	Lugar de producción	Inicio previsto de la producción
Phillips 66		Humber, Reino Unido	En producción
Neste		Finlandia; Singapur	2023
LanzaJet	Freedom Pines	Georgia, EE.UU.	Finales de 2023
aemetis	**one**world	California, EE.UU.	2024
LanzaTech	Project Dragon	Sur de Gales, Reino Unido	2025
Gevo		Minnesota, EE. UU.	2026
Velocys[2]	Bayou Fuels	Mississippi, EE. UU.	2026
LanzaJet/NovaPangaea[2]	Speedbird	Teesside, Reino Unido	2026
Velocys[2]	Altalto	Immingham, Reino Unido	2027

1. Building Research Establishment Environmental Assessment Method (BREEAM). 2. incluye la captura y almacenamiento de carbono.

A.1.5. Análisis de escenarios

Descripción general

En 2022, IAG aplicó métodos de análisis de escenarios múltiples y alineados:

- El equipo de sostenibilidad de IAG y el equipo de Gestión del riesgo empresarial (ERM) revisaron todos los riesgos y oportunidades relacionados con el clima y los posibles efectos para 2024 y 2030. Los impactos de los riesgos materiales se cuantificaron como parte del proceso de ERM en toda la Sociedad, bajo supervisión del Consejo de Administración
- Las aerolíneas operadoras modelaron los costes relacionados con el cumplimiento, incluidos los ETS del Reino Unido y la UE y CORSIA, hasta 2030
- Se repitió el análisis de escenarios alineado con el TCFD usando un periodo doble de 2030 y 2040
- Se realizó un análisis continuo de la estrategia Flightpath Net Zero hasta 2050

Este escenario informa sobre la estrategia, planificación, gestión de riesgos y gestión financiera.

IAG adopta un enfoque proactivo a la hora de gestionar los riesgos y oportunidades relacionados con el clima y se ha comprometido a gestionar sus aspectos regulatorios, reputacionales, financieros, comerciales y tecnológicos.

Aplicación los precios del carbono

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

El equipo responsable de la flota utiliza los precios del carbono actualizados y previstos en las decisiones de compra de aviones de corto y largo radio, basados en valores de mercado y en fuentes externas prestigiosas. Las aerolíneas del Grupo usan los precios del carbono en la planificación financiera, y los pilotos y equipos de operaciones de vuelo utilizan los precios del carbono en las decisiones operativas sobre el consumo de combustible.

Las posibles adquisiciones incluyen una evaluación de la exposición a políticas y asuntos relacionados con el clima.

Para el periodo 2022-2030, se usaron unos precios de 75-150 £/tonelada del ETS de Reino Unido, unos precios de 67-130 €/tonelada del ETS de la UE y de 11-21 $/tonelada del CORSIA para modelar los costes de cumplimiento.

Los precios del ETS de Reino Unido y de la UE se basan en los precios de mercado y en el Pronóstico de Aviación del Ministerio de transporte de Reino Unido (DfT) y los precios de CORSIA se basan en análisis internos y las previsiones de precios del sector de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Análisis de escenarios alineados con el TCFD

En 2022, IAG repitió un ejercicio de análisis de escenarios alineados con el TCFD, basados en los ejercicios de 2018 y 2021.

Este fue un debate estructurado y cualitativo sobre posibles impactos futuros, a través de pruebas y análisis recientes de fuentes prestigiosas como la ONU, Eurocontrol y Climate Action Tracker (CAT).

Se eligieron escenarios[1] de 1,5°C para los riesgos de transición, en el reconocimiento de los objetivos globales y de IAG. Se eligieron escenarios de calentamiento de 2°C y 3°C para los riesgos físicos, basados en las proyecciones más recientes de la ONU.

Se eligió 2030 como periodo principal, en función de los objetivos de IAG y los plazos de las políticas clave, por ejemplo, los mandatos de SAF. También se tuvo en cuenta 2040 debido a la posibilidad de que el incremento en la temperatura mundial supere 1,5°C en la década de 2030, provocando cambios sociales más rápidos.

En los ejercicios de 2021 y 2022 participaron representantes de numerosos equipos, como los de Estrategia, Tesorería, Finanzas, Relaciones institucionales, Planificación comercial, Relaciones con los inversores, RR. HH., Gestión del riesgo empresarial, IAG Tech, IAG GBS, IAG Loyalty y representantes de sostenibilidad de todas las aerolíneas operadoras. El equipo de Sostenibilidad del Grupo recopiló datos, que fueron revisados por el Grupo Directivo de Sostenibilidad de IAG.

El Grupo continúa siendo resiliente a los impactos más relevantes relacionados con el cambio climático (cambios en la política de la industria), que han sido cuantificados y se han incorporado planes de mitigación en la planificación financiera y estratégica. Los cambios en todo el sector también crean oportunidades para que el Grupo sea más resiliente que sus competidores.

Para abordar la importante incertidumbre sobre futuras políticas, la tecnología y las tendencias del mercado, IAG está repitiendo el análisis de escenarios anualmente. Implementará planes de acción en 2023 para mejorar la resiliencia ante los cambios generales.

1 Se eligieron escenarios de transición "ordenada" y "desordenada" según las definiciones del TCFD. Estos escenarios comparan cambios suaves, predecibles e idealizados relacionados con el clima con cambios bruscos, variables e inconexos.

A.1.6. Riesgos y oportunidades

Los riesgos relacionados con el cambio climático se evalúan y gestionan en el marco de ERM, tal como se describe en la sección C.6 y en la sección Gestión del riesgo y principales factores de riesgo del apartado Riesgo principal "Aviación sostenible". Las oportunidades se gestionan dentro de los equipos relevantes.

Los riesgos de transición afectan principalmente a la actividad de la aerolínea en Europa, que contribuye un 37% a la actividad de vuelos de 2022. Los riesgos físicos podrían afectar a las operaciones de IAG en su red mundial, lo que refleja la naturaleza global del cambio climático.

Los objetivos de reducción de carbono de la estrategia Flightpath Net Zero son las medidas clave para evaluar la mitigación de estos riesgos, junto con la consideración de los procesos de gobierno relevantes. El entorno de riesgo externo, la materialidad de los riesgos, las medidas de mitigación y los ICR de dichas medidas de mitigación se revisan con regularidad.

La tabla siguiente enumera los riesgos evaluados a través del proceso de ERM. Los riesgos más materiales son aquellos relacionados con las políticas. Los marcos temporales de los riesgos se ajustan a las líneas temporales de planificación de la compañía.

Tipo de riesgo del TCFD	Descripción combinada de los riesgos y/o oportunidades	Periodo de riesgo	Tendencia del riesgo	Dependencia del escenario[1]
Físico	Resiliencia ante sucesos meteorológicos extremos	M	Estable	Temperatura
	Resiliencia de las rutas y activos frente a cambios climáticos crónicos	L	Estable	Temperatura
Mercado	Gasto de los clientes debido a los progresos percibidos de IAG en materia de ESG	C	Sube	Transición
	Gasto de los clientes debido a los progresos percibidos del sector de la aviación en materia de ESG	C	Sube	Transición
	Calidad percibida de los proyectos de compensación y absorción	M	Estable	Transición
	Disposición de la cadena de suministro	L	Baja	Transición
Políticas	Impacto en la demanda de la política climática de la UE y el Reino Unido	M	Estable	Transición
	Resiliencia a los cambios de los precios de ETS/CORSIA	M	Estable	Transición
	Políticas asimétricas entre las regiones	M	Sube	Transición
	Regulación adicional de la actividad, no las emisiones	L	Estable	Transición
	Falta de infraestructuras o políticas de apoyo para el SAF	M	Baja	Transición
	Regulación de los efectos no asociados con el CO_2	L	Sube	Transición
Tecnología	Disponibilidad y acceso a las tecnologías con menores emisiones	L	Baja	Transición
	Acceso a SAF	M	Baja	Transición

Clave: a corto plazo (C) es de 1 a 2 años, a medio plazo (M) es de 3 a 5 años y a largo plazo (L) es más de 5 años.

IAG sigue analizando los riesgos y escenarios de transición para informar sobre los planes de mitigación a 2030. Debajo se incluyen los parámetros principales para definir los escenarios, basados en los análisis de la ONU, Comisión del Cambio Climático de Reino Unido y análisis internos. Estos se someten a revisión.

Parámetros de riesgos físicos	Previsión actual	Escenario de 2°C	Escenario de 3°C
Escenario global para 2100	2,4 °C	RCP[2] 2,6	RCP 4,5

Parámetros de riesgo de la transición	Políticas/previsiones actuales	Objetivos actuales	Escenario alineado con el objetivo de 1,5 °C[1]
Emisiones globales en comparación con 2019	0%	-7%	-41% (-27%)[3]
Emisiones en Reino Unido en comparación con 2019	-28%	-42%	-42%
Emisiones en la UE en comparación con 1990	-55% (a través de Fit for 55)	-55%	-62%
Emisiones en EE. UU. en comparación con 2005	-37%	-50%	-58%
Emisiones (netas) de la aviación en comparación con 2019	-15% (a través de CORSIA)	-15%	-15%

1 Si los impactos de los costes dependen más del escenario de la temperatura (2°C o 3°C) o del tipo de transición (ordenada o desordenada).
2 Ruta de concentración representativa (RCP), un escenario reconocido mundialmente para los cambios físicos bajo intervalos de temperatura diferentes.
3 Una caída del 41% para 2030 representa una transición ordenada. Una caída del 27% representa una transición desordenada porque unas reducciones de las emisiones mundiales menores hasta 2030 requieren una rápida descarbonización después de 2030 para regresar a 1,5°C en 2100.

Impactos del riesgo y mitigación

Descripción según la página anterior	Posibles impactos financieros no mitigados	Cómo está IAG mitigando
Resiliencia ante sucesos meteorológicos extremos	Días de pérdidas de ingresos debido a las interrupciones adicionales de los vuelos y la mitigación asociada y a los costes de indemnizaciones a los pasajeros	Los procesos de resiliencia operativa existentes pueden reducir las disrupciones extra, por ejemplo, más turbulencias en los vuelos entre EE. UU. y Reino Unido
Resiliencia de las rutas y activos frente a cambios climáticos crónicos	Cambios de los ingresos de una red de rutas diferente o una frecuencia de vuelos diferente a los destinos afecatdos por el cambio climático, cambios de los costes de mantenimiento operativos	La escala de la red de rutas implica que impactos del plan anterior no son materiales, así que no es necesaria una acción inmediata. Los aeronaves son activos móviles que se pueden trasladar a lugares diferentes para responder a más huracanes en el Caribe, por ejemplo
Gasto de los clientes debido a los progresos percibidos de IAG en materia de ESG	Los clientes cambian la frecuencia de los vuelos, la duración de los viajes o gastan menos con relación a otras aerolíneas	Cumplimiento de las reducciones de las emisiones, desarrollo de registros de emisiones para los clientes, aumento de las comunicaciones con los clientes
Gasto de los clientes debido a las percepciones del avance en materia de ESG del sector de la aviación	Los clientes cambian la frecuencia de los vuelos, la duración de los viajes o gastan menos con relación a otros modos de viajar	Apoyo a instrumentos globales como CORSIA, cooperación con las asociaciones sectoriales para apoyar soluciones ecológicas
Calidad percibida de los proyectos de compensación y absorción	Exposición a una variabilidad repentina de los precios, del coste de los créditos de CORSIA, del nivel de crecimiento de los ingresos en 2050 debido al volumen de absorciones disponible para cumplir con el objetivo de cero emisiones netas de carbono	Estrategia para evitar una escalada de precios, marco de gobierno para garantizar la calidad de la compensación, una hoja de ruta para las absorciones de carbono basada en evidencias externas, apoyo a través de políticas y regímenes de monitoreo
Disponibilidad de la cadena de suministro	Cumplimiento en materia de sostenibilidad o cambio tecnológico que provoca variaciones imprevistas del coste de los bienes y servicios suministrados a IAG o de los costes asociados de gestión de proveedores, erosión de márgenes	Programa de sostenibilidad para la cadena de suministro que incluye indicadores de ESG y análisis de riesgos de proveedores
Impacto en la demanda de la política climática de la UE y el Reino Unido	La repercusión de los costes de todo el sector afecta a los precios de los billetes y, por tanto, a la demanda	Los impactos de la nueva política se evaluaron como parte de la estrategia y planificación financieras a largo plazo
Resiliencia a los cambios de los precios de CORSIA/ETS	Exposición al aumento de los precios a largo plazo afecta a los costes de cumplimiento	Estrategia para reducir el impacto de una escalada de precios, usando los precios del carbono en la flota y la planificación financiera
Políticas asimétricas entre las regiones	Cambio del número de clientes en comparación con otras aerolíneas que tienen unos regímenes normativos más favorables o más restrictivos	Defensa de soluciones globales, como el objetivo aspiracional a largo plazo de la OACI acordado en 2022
Regulación adicional de la actividad, no las emisiones	Los impuestos o tasas en todo el sector aumentan los gastos de explotación y tienen posibles impactos en la demanda; las medidas de gestión de la demanda podrían suponer una pérdida de ingresos	Defensa del apoyo a medidas de reducción de las emisiones como el SAF y posicionamiento en contra a medidas económicamente ineficaces como los impuestos
Falta de infraestructuras o políticas de apoyo para el SAF	Aumento de los precios del SAF en los mercados principales debido a la falta de inversiones en la producción de SAF o del coste de los insumos	Defensa de políticas de apoyo a el SAF, por ejemplo, a través de UK Jet Zero Council y una estrategia para obtener SAF en regiones en las que existe unas políticas de apoyo
Regulación de los efectos no asociados con el CO_2	Posible efecto multiplicador de los costes del ETS, pérdidas de ingresos debido a las restricciones de las rutas o costes operativos debidos a la falta de gestión del CO_2	Los estudios externos indican que solo un 10% de los vuelos podría representar el 80% de los impactos. Defensa a través de las asociaciones sectoriales para apoyar la supervisión y soluciones específicas, como la optimización de las rutas y la adopción del SAF
Disponibilidad y acceso a las tecnologías con menores emisiones	Costes mayores del ETS si el acceso a la tecnología está restringido o el desarrollo tecnológico es lento	El equipo de Hangar 51 Ventures alinea la investigación y el trabajo con la estrategia Flightpath Net Zero
Acceso a SAF	Cambio de los precios unitarios del SAF en los mercados principales	Firma de contratos de SAF e inversión de capital en la primera fase de los proyectos, si es relevante

A.1.7. Diálogo con los grupos de interés

Normas relevantes: GRI 102-13/43/44

Descripción general

El sector de la aviación se descarbonizará más rápido con el apoyo normativo y de los grupos de interés.

El Grupo y sus aerolíneas operadoras dialogan regularmente con los grupos de interés principales: administraciones y organismos reguladores, accionistas y otros grupos de interés financieros, asociaciones sectoriales, clientes, proveedores, empleados, comunidades, ONG e instituciones académicas para promover el apoyo a las reducciones de las emisiones y compartir los progresos del programa Flightpath Net Zero.

A modo de ejemplo, IAG celebró con éxito su primer día de ESG para inversores en 2022, tal como se recoge en el Informe del Consejero Delegado incluido en el Informe y cuentas anuales.

El marco de gobierno interno garantiza que el diálogo con los grupos de interés sobre el cambio climático es consistente con los asuntos materiales y los objetivos medioambientales.

De acuerdo con el Código de Conducta de IAG, IAG no utiliza fondos o recursos de la empresa para apoyar a ningún partido político o candidato.

Posturas principales ante el cambio climático

IAG apoya enfoques rentables para alcanzar las cero emisiones netas en 2050, impulsa las soluciones bajas en carbono y respalda las iniciativas globales alineadas con el objetivo de 1,5°C.

Más abajo se enumeran las acciones de diez asociaciones. Si las posiciones relacionadas con el clima de las asociaciones sectoriales se consideran bastante laxas o incoherentes con estas posturas internas, los representantes de IAG participan en grupos de trabajo y responden a consultas para comunicar nuestra posición y tratar de avanzar hacia un alineamiento de manera constructiva.

IAG está orgullosa de tener posturas coherentes sobre el cambio climático con todas las organizaciones de las que es miembro (véase a continuación). IAG ha influido positivamente en el resultado aportando su experiencia y tiempo para impulsar los compromisos y crear y apoyar hojas de ruta hacia las cero emisiones netas, en SA, A4E, **one**world, JZC y ATAG. IAG también ha apoyado e impulsado objetivos de SAF más ambiciosos en JZC, **one**world y WEF.

IAG y las principales asociaciones comerciales figuran en el Registro de Transparencia de la UE.

Principios clave del compromiso relacionado con el clima

La aviación es un sector global e IAG mantiene su compromiso con los planteamientos políticos globales. En 2022, apoyó el fortalecimiento del régimen mundial CORSIA regulado por la ONU. Los cambios acordados en la Asamblea General de la OACI garantizarán que las emisiones netas de la aviación internacional en 2030 serán un 15 más bajas que los niveles de 2019, siguiendo así la ruta para lograr el objetivo de la OACI de neutralidad de las emisiones netas de carbono para 2050.

IAG aboga por los precios del carbono como el instrumento clave para determinar el ritmo de la reducción de las emisiones para el sector de la aviación y el equilibrio de las reducciones dentro y fuera del sector.

IAG también da prioridad a la defensa del SAF porque será un factor clave en la reducción de las emisiones en la próxima década, y apoya las políticas de eficiencia operativa, aeronaves con cero emisiones y compensaciones y absorciones de carbono.

Defiende políticas que son eficaces y justas en varias aerolíneas.

Miembro de la organización	Participación de IAG en organizaciones y acciones para garantizar y cambiar a posturas más consistentes
Enfoque en el Reino Unido	
Sustainable Aviation (SA)	Uno de los 13 miembros del Consejo de SA, que rige las actividades de 44 miembros Impulsó el desarrollo de la hoja de ruta de cero emisiones netas en 2020, sobre los objetivos climáticos provisionales propuestos para la industria en 2021, y participó activamente en flujos de trabajo para avanzar en soluciones ecológicas.
Jet Zero Council (JZC)	Preside SAF Delivery Group, apoyó la creación de UK Jet Zero Strategy en 2022 para cumplir el objetivo de cero emisiones netas para la aviación del Reino Unido en 2050. El Consejero Delegado de British Airways es miembro.
Royal Aeronautical Society (RAeS) – grupo Greener by Design (GbD)	Comité Ejecutivo del GbD, asistió a la conferencia Sin CO_2 en 2022 para comprender cómo mitigar estos efectos de la mejor manera.
Enfoque en España/Europa	
Grupo Español para el Crecimiento Verde	Iberia es uno de los más de 50 miembros corporativos que apoyan un crecimiento ecológico.
Airlines 4 Europe (A4E)	Miembro fundador, impulsó el desarrollo de la hoja de ruta de cero emisiones netas en 2021, apoyó las respuestas a la consulta RefuelEU y otros trabajos para avanzar en soluciones ecológicas.
Enfoque global	
Coalition for Negative Emissions	Fue miembro fundador en 2020, miembro del Grupo directivo, contribuyendo activamente a las respuestas sobre las consultas del Gobierno británico relacionadas con cómo aumentar la absorción de carbono.
oneworld (representa a 15 aerolíneas)	Preside el Consejo de Estrategia Medioambiental (ESB), celebró dos reuniones del ESB en Londres, coordinó la hoja de ruta para alcanzar las cero emisiones netas y la meta del 10% de SAF entre 2020 y 2021, y sigue dando apoyo a las trayectorias hacia las cero emisiones netas.
Air Transport Action Group (ATAG)	Preside el Grupo de buenas prácticas medioambientales y sostenibilidad (EBP), coordinó la hoja de ruta para alcanzar las cero emisiones netas y el objetivo de un 10% de SAE en 2020-21, organizó dos reuniones de EBP en Londres en 2022, sigue apoyando el avance de soluciones ecológicas
Foro Económico Mundial (WEF) – Coalición Clean Skies for Tomorrow	Contribuye regularmente a los informes sobre cómo aumentar el consumo de SAF como una solución baja en carbono, defiende la meta del 10% de SAF en 2030.
IATA (representa a 300 aerolíneas de todo el mundo)	Presidía el Consejo Asesor sobre Sostenibilidad y Medio Ambiente de la IATA (SEAC), tiene representantes en los grupos de trabajo de la IATA para promover políticas de soluciones ecológicas, respaldó el compromiso de cero emisiones netas en la OACI y el refuerzo de los valores de referencia de CORSIA.

A.2. Planeta – temas generales

A.2.1. Residuos

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

Descripción general

IAG tiene uno de los planes de reducción de residuos más completo del sector de las aerolíneas.

La estrategia "5 by 2025" cubre cinco flujos de residuos y cinco áreas de negocio, con los objetivos de generación y reciclado de residuos en las operaciones a bordo, en oficinas, carga y mantenimiento y un enfoque basado en los plásticos de un solo uso (SUP, por sus siglas en inglés). IAG se ha comprometido a reducir, reutilizar y reciclar los residuos, y a tratar los residuos peligrosos de acuerdo con las regulaciones nacionales y mundiales vigentes.

Los servicios a bordo son la principal fuente de residuos. Entre los residuos principales se incluyen los envases de plástico, los restos de comida, las latas de bebidas y los artículos usados en la cabina, por ejemplo, los envoltorios; entre los insumos principales se incluyen las comidas a bordo y los kits de cortesía que se entregan a los pasajeros.

En 2022, las operaciones de IAG generaron:

- 52.106 toneladas de residuos (27.613 en 2021)
- 51.133 toneladas de residuos no peligrosos
- 973 toneladas de residuos peligrosos

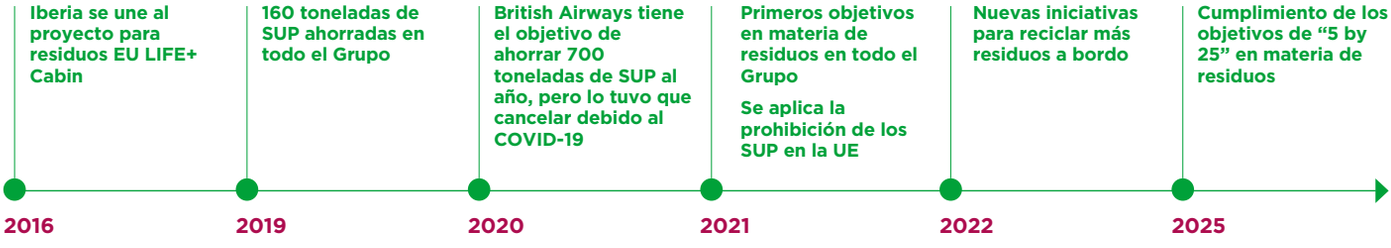
13.806 toneladas fueron recuperadas o recicladas

Normalmente, las empresas de catering externas descargan y procesan los residuos en los aeropuertos, con algunos materiales recuperados in situ y otros materiales incinerados o enviados a vertederos. La mayor parte de los residuos de la cabina y del catering se procesa en los aeropuertos principales de IAG: Londres, Madrid y Barcelona, aunque el Grupo vuela a más de 200 aeropuertos en todo el mundo.

La reducción de los residuos de alimentos sigue siendo un foco de interés. Por ejemplo, Iberia ofrece un servicio Buy-Before-You-Fly en vuelos de corta distancia y British Airways ofrece un servicio de reserva de productos de SpeedBird Cafe a bordo, para dar a los pasajeros la opción de comprar productos frescos y no refrigerados antes del despegue. Estos servicios eliminan los residuos alimentarios de las comidas no vendidas en cabina turista en vuelos de corto radio, manteniendo en todo momento la oferta a disposición del cliente. British Airways tiene el objetivo de reducir a la mitad los residuos de alimentos entre 2019 y 2025.

El Grupo también está redoblando sus esfuerzos para aumentar el reciclaje. Por ejemplo, en 2022, Aer Lingus comenzó por primera vez a realizar el reciclaje a bordo en los vuelos a Irlanda, Iberia separó el vidrio a bordo por primera vez y Vueling puso en marcha carritos adaptados que permitían la separación de los residuos.

Historial de residuos



A continuación se presenta la información más amplia en cuanto a residuos del Grupo hasta la fecha. Las tendencias en cuanto a residuos siguen siendo inusuales debido a la recuperación tras la pandemia de COVID-19, y se prevé que se estabilicen en 2023, lo que permitirá un análisis más detallado de los progresos para alcanzar los objetivos de 2025.

Indicador	Unidad	Base de 2019	Objetivo para 2025	2020	2021	**2022**	Frente al año anterior
Residuos a bordo por pasajero	Kg/pax	0,33	0,27 (-20%)	0,75	0,47	**0,41**	(12%)
Residuos de las oficinas por empleado a tiempo completo	Kg/FTE	95,7	47,8 (-50%)	124,5	103,1	**77,4**	(25%)
Residuos de mantenimiento por unidad de actividad	Kg/persona-hora	0,63	0,47 (-25%)	0,67	0,56	**0,36**	(35%)
Residuos de carga por unidad de carga transportada	Kg/tonelada de carga	1,55	1,16 (-25%)	1,59	1,43	**1,59**	11%
Residuos a bordo en los aeropuertos principales reciclados/recuperados	%	24%	40%	31%	26%	**24%**	(2ptos)
Residuos de oficina reciclados/recuperados	%	35%	60%	16%	13%	**26%**	13ptos
Residuos de mantenimiento reciclados/ recuperados	%	50%	70%	35%	45%	**60%**	15ptos
Residuos de carga reciclados/recuperados	%	63%	80%	55%	61%	**59%**	(2ptos)

Comentario sobre los indicadores clave

Indicadores claves	Descripción	Comentario
Residuos totales	Incluye residuos de todas las procedencias (a bordo, oficinas, carga y mantenimiento) y una extrapolación de los residuos procesados en aeropuertos en el extranjero, donde los destinos de los residuos no siempre son comunicados por terceros.	Los volúmenes de residuos aumentaron a medida que se recuperaron los vuelos y las métricas de intensidad de residuos están volviendo a los niveles previos a la pandemia. Se espera que las tendencias se estabilicen en 2023.
Reciclaje y recuperación de residuos	Incluye reutilización, *downcycling, upcycling*, energía a partir de residuos, compostaje y digestión anaeróbica. Los reglamentos, incluidos los de la International Catering Waste (ICW), limitan la cantidad que se puede reciclar.	Las tasas generales de reciclaje/recuperación se han incrementado al 26%, frente al 21% en 2019. Se espera que el impacto de las iniciativas de reciclaje de las aerolíneas sea más claro en 2023.
Plásticos de un solo uso (SUP, por sus siglas en inglés)	Artículos fabricados total o parcialmente con plástico y, por lo general, destinados a usarse solo una vez o durante un período corto de tiempo antes de desecharse. Esto está en consonancia con la definición de la UE.	Se redujeron 160 toneladas de SUP gracias a iniciativas como el uso de cubiertos de madera de abedul y la sustitución de los envoltorios de las mantas. El equipo de compras de IAG GBS está evaluando alternativas al plástico como parte de los procesos de compra.
Residuos/ pasajero en aeropuertos principales	Residuos del servicio de comida a bordo generados por pasajero, incluidos los volúmenes reciclados y recuperados posteriormente. Las cifras de pasajeros se basan en los pasajeros recibidos y emitidos cuyos residuos se procesan en los aeropuertos principales, por ejemplo, Londres Heathrow y Gatwick, Madrid, Barcelona y Dublín.	Las tasas de generación de residuos por pasajero están disminuyendo gradualmente a los niveles de antes de la pandemia.

Se pueden encontrar descripciones detalladas de todos los indicadores de residuos en el EINF.

A.2.2. Contaminación acústica y calidad del aire

Normas relevantes: GRI 305-7

IAG ha conseguido una reducción de un 12% de ruido por despegue y ciclo de aterrizaje (LTO) frente a 2019, gracias a la modernización de la flota. Mantiene su compromiso de reducir la contaminación acústica y atmosférica de las aeronaves y apoya la innovación como forma de conseguirlo. Se supervisan la contaminación acústica y la calidad del aire usando bases de datos nacionales y en función de normas internacionales sobre el ruido de las aeronaves.

Las aerolíneas del Grupo continúan trabajando para reducir el impacto de la contaminación acústica en sus operaciones, incluido el uso de prácticas como los descensos continuados. Entablan diálogos con los grupos de interés, tales como las asociaciones de residentes, los organismos reguladores y los socios del sector para entender mejor sus preocupaciones, y participan en actividades de investigación y ensayos operativos para identificar y definir soluciones. En 2021 y 2022, Iberia participó en el proyecto EU AVIATOR para conocer mejor la contaminación atmosférica en los aeropuertos, incluido el impacto de una mezcla del 30% de SAF.

Tal como se indicó en el Informe anual de 2021, IAG tenía previsto revisar y actualizar sus objetivos de contaminación acústica en 2022, pero se ha retrasado esta revisión hasta 2023, cuando se espera que se estabilice la demanda de vuelos. Se pueden encontrar descripciones detalladas de todos los indicadores de contaminación acústica en la sección de información adicional del Estado de Información No Financiera (EINF) de IAG.

Indicador	Unidad[1]	Frente al año anterior	frente a 2019	**2022**	2021	2020	2019	2018
Contaminación acústica por ciclo	Cuota (QC) por ciclo de aterrizaje y despegue	(0%)	(12%)	**0,88**	0,88	0,96	1,00	1,07
NOx por ciclo	Kg por ciclo de aterrizaje y despegue	(4%)	(4%)	**8,8**	9,22[2]	9,84	9,23	9,71
Capítulo 14 de la OACI	% dentro de la norma	3ptos	6ptos	**59%**	56%	58%	53%	50%
Capítulo 8 de la CAEP	% dentro de la norma	2ptos	6ptos	**41%**	39%[2]	40%	35%	29%

1 "% dentro de la norma" está basado en la situación de la flota a finales de 2021, incluidas las aeronaves estacionadas y excluidas las aeronaves arrendadas. Los indicadores por ciclo de aterrizaje y despegue se basan en las aeronaves operativas durante el año. El 80% de la flota de IAG cumple el Capítulo 6 de la CAEP, frente 74% en 2018.
2 Reformulado con los últimos datos disponibles.

Riesgo relacionado: Restricciones y tasas en materia de contaminación acústica operativa

Descripción del riesgo y/o de la oportunidad y del posible impacto	Medidas de mitigación
Los operadores aeroportuarios y los reguladores aplican restricciones de contaminación acústica operativa y regímenes de tasas que pueden introducir costes adicionales y restringir el funcionamiento de las aerolíneas, por ejemplo, restricciones a los vuelos nocturnos	• Invertir en aeronaves nuevas que generan menos ruido como parte de nuestro programa de modernización de la flota • Mejorar continuamente las prácticas operativas, incluidos descensos continuados, aproximaciones ligeramente más pronunciadas, aproximaciones con potencia y resistencia aerodinámica baja y salidas optimizadas • Marco de gobierno y formación internos y defensa externa en Irlanda, España y en el Reino Unido para gestionar los retos en materia de contaminación acústica

B. Personas

B.1. Información general

Nuestros empleados son fundamentales para nuestro negocio y la clave para prestar servicios a nuestros clientes. La flexibilidad, el compromiso y el apoyo de nuestros compañeros han sido decisivos para propiciar la recuperación del Grupo a medida que se reabrieron los mercados y se relajaron las restricciones para viajar.

Cada aerolínea ha tenido una trayectoria de recuperación diferente, lo que refleja las características de su red y de los mercados a los que sirven. Todas ellas han afrontado dificultades para dotarse de recursos y disponer de la capacidad necesaria para atender la creciente demanda de viajes. Uno de esos retos fue la contratación de alrededor de 17.400 empleados nuevos para el conjunto del Grupo, lo que supuso un incremento interanual de la plantilla del 17%. La fortaleza de las marcas del Grupo fue determinante para la captación de talento, pero nos enfrentamos a la escasez generalizada de personal cualificado en el sector, especialmente en las funciones de ingeniería y operaciones aeroportuarias. A finales de 2022, el Grupo empleaba aproximadamente a 66.000 personas en 77 países. La rotación voluntaria del 6% obedece tanto a la normalización de los niveles como al dinamismo del mercado de talentos en nuestros principales *hubs*.

La pandemia y la inflación han generado presión para el negocio y las personas, por lo que el enfoque salarial y las condiciones en cada compañía operadora refleja los diferentes puntos de partida y el contexto comercial al que se enfrenta. En los acuerdos alcanzados por las compañías operadoras se ha intentado encontrar un equilibrio justo entre los complementos salariales para los empleados y la competitividad del negocio a largo plazo.

A comienzos de 2022 anunciamos nuestro objetivo de tener un 40% de mujeres en puestos directivos para 2025. Este nuevo objetivo se apoyaba en un nuevo marco y una nueva estrategia de diversidad e inclusión, y hemos hecho grandes avances para que IAG sea un lugar de trabajo más inclusivo.

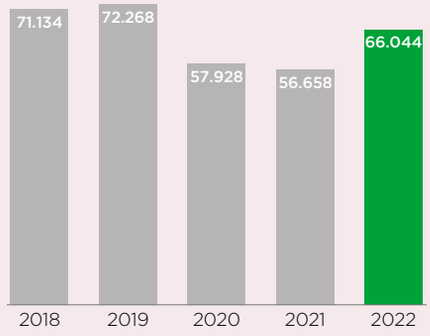
En 2022, la proporción de mujeres en el Comité de Dirección de IAG aumentó 8 puntos porcentuales con el nombramiento de Sarah Clements como Directora de Asesoría Jurídica de IAG. Terminamos el año con un 34% de mujeres en puestos de alta dirección frente al 33% de 2021. Estamos convencidos de que vamos por el buen camino para conseguir nuestro objetivo del 40% y hemos promovido nuevos procesos de sucesión y captación del talento, e implementado cambios para garantizar que los procesos de selección sean inclusivos y, en consecuencia, estamos observando una mayor movilidad del talento dentro del Grupo.

B.2. Indicadores clave y avances

Normas relevantes: GRI 102-7, 102-8, 401-1, 405-1

A continuación se presentan los indicadores clave junto con sus explicaciones.

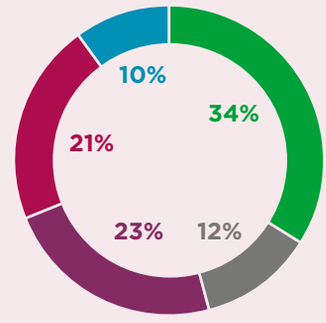
Plantilla



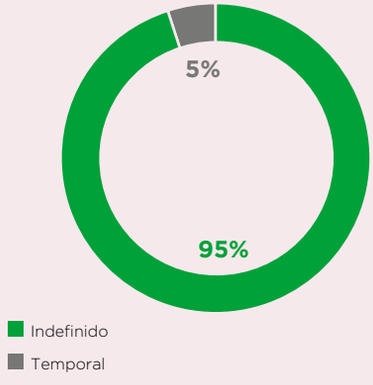
Porcentaje de mujeres en roles de alta dirección aumentó hasta el

34%

Plantilla por categorías de empleados



Plantilla por tipo de contrato de trabajo



Plantilla por tipo de empleo

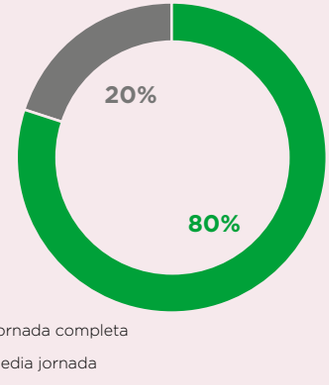


Tabla de indicadores clave

Indicador	Norma GRI	Unidad	Subcategoría	Frente al año anterior	2022	2021	2020	2019	2018
Empleo	102-7	Plantilla media equivalente[1]		+18,5%	**59.505**	50.222	60.612	66.034	64.734
Plantilla	102-7	Número de personas[2]		+16,4%	**66.044**	56.658	57.928	72.268	71.134
Composición	102-8	% de plantilla, por tipo de empleo	Jornada completa:	2 ptos	**80%**	78%	79%	74%	75%
			Media jornada:	-2 ptos	**20%**	22%	21%	26%	25%
Composición	102-8	% de plantilla, por tipo de contrato de trabajo	Indefinido:	-1 pto	**95%**	96%	97%	94%	94%
			Temporal:	1 pto	**5%**	4%	3%	6%	6%
Composición	102-8	% de plantilla, por categoría de empleo	Tripulación de cabina:	2 ptos	**34%**	32%	31%	35%	35%
			Pilotos:	-1 pto	**12%**	13%	13%	11%	11%
			Operaciones aeroportuarias:	0 ptos	**23%**	23%	25%	26%	26%
			Funciones corporativas:	2 ptos	**21%**	19%	20%	17%	18%
			Mantenimiento:	-3 ptos	**10%**	13%	11%	11%	10%
Empleados por país		% de personas	Reino Unido:	2 ptos	**51%**	49%	50%	54%	nd
			España:	-2 ptos	**34%**	36%	34%	31%	nd
			Irlanda:	0 ptos	**7%**	7%	8%	7%	nd
			Otros:	0 ptos	**8%**	8%	8%	8%	nd

Nota: "nd" significa "no declarado".

1 La media de plantilla equivalente se ha recogido trimestralmente para reflejar la estacionalidad.
2 Número real de personas empleadas en todo el Grupo a 31 de diciembre de 2022.

Tabla de indicadores clave continuación
Normas relevantes: GRI 102-7, 102-8, 401-1, 405-1

Indicador	Norma GRI	Unidad	Subcategoría	Frente al año anterior	2022	2021	2020	2019	2018
Diversidad de género	405-1	% de mujeres en el Consejo		3 ptos	**45%**	42%	42%	33%	33%
		% de mujeres en puestos directivos		1 pto	**34%**	33%	30%	30%	27%
		% de mujeres en el Grupo		2 ptos	**44%**	42%	43%	44%	45%
Diversidad de edad	405-1	% de personal en puestos directivos en cada franja de edad	<30	4 ptos	**6%**	2%	3%	4%	7%
			30-50	1 pto	**56%**	55%	57%	55%	57%
			50+	-5 ptos	**38%**	43%	40%	41%	36%
		% de empleados en puestos no directivos en cada franja de edad	<30	5 ptos	**21%**	16%	18%	21%	22%
			30-50	-4 ptos	**49%**	53%	54%	50%	50%
			50+	-1 pto	**30%**	31%	28%	29%	28%
Rotación de empleados	405-1	Tasa de abandono (%)	Voluntario	3 ptos	**8%**	5%	16%	7%	8%
			No voluntario	0 ptos	**1%**	1%	5%	2%	3%
		% total por grupo de edad	<30	5 ptos	**40%**	35%	16%	37%	35%
			30-50	-4 ptos	**42%**	46%	33%	36%	34%
			50+	1 pto	**18%**	19%	51%	27%	31%
		% total por género	Mujeres	-2 ptos	**47%**	49%	52%	47%	51%
			Hombres	2 ptos	**53%**	51%	48%	53%	49%

Normas relevantes: GRI 102-41, 403-9, 404-1. TR-AL-310a1

Indicador	Norma GRI	Unidad	Frente al año anterior	2022	2021	2020	2019	2018
Diálogo social y sindicatos	102-41	% empleados cubiertos por convenio colectivo	-2 ptos	**89%**	91%	89%	87%	86%
Cantidad media de horas de formación	404-1	Cantidad media de horas por empleado por año	80%	**53,3**	29,6	26,4	48,4	41,1
Tasa de frecuencia de accidentes con baja	403-9	Accidentes con baja por cada 200.000 horas trabajadas	33%	**3,01**	2,27	2,41	4,34	4,20
Tasa de gravedad de los accidentes con baja		Media de jornadas perdidas por accidentes con baja	-21%	**23,98**	30,47	37,80	22,64	21,12
Fallecimientos	403-9	Número de fallecimientos	0 ptos	**0**	0	0	0	1

Nota: "nd" significa "no declarado".

Descripción y comentarios sobre los principales indicadores de la plantilla

Indicador	Unidad	Descripción	Comentario
Empleo	Plantilla media equivalente	La plantilla media equivalente es el número de empleados ajustado para incluir a trabajadores de media jornada, horas extras y contratistas. La media es el promedio de la plantilla equivalente recogido trimestralmente para reflejar la estacionalidad.	El incremento del 18,4% refleja la recuperación del negocio en 2022, la elevada contratación y el aumento de los empleos a jornada completa en toda la empresa. Se trata de un promedio y la mayor parte de las incorporaciones de nuevos empleados tuvo lugar en el tercer trimestre de 2022. Este indicador da cuenta del horario de trabajo de los empleados.
Plantilla	Número de personas	La plantilla es el número real de personas empleadas en todo el Grupo (empleados) a 31 de diciembre de 2022.	La plantilla total aumentó un 17% en 2022. Esta cifra refleja las campañas de contratación en los principales *hubs* del Grupo.
Composición	Porcentaje de plantilla por tipo de empleo, contrato y categorías de empleados	La composición es un desglose de la plantilla a 31 de diciembre de 2022. Los empleados a tiempo completo son aquellos que trabajan todas las horas contractuales a 31 de diciembre de 2022. Un contrato de trabajo temporal tiene una fecha de finalización definida. El desglose por categorías de empleados refleja la distribución de los principales grupos dentro de la plantilla de IAG "de aire" (pilotos y tripulación de cabina) y "de tierra" (personal aeroportuario, corporativo, y de mantenimiento y logística).	Aumento de los trabajadores temporales hasta niveles anteriores a la pandemia del 5 por requisitos de capacidad a corto plazo y la vuelta a una contratación estacional más normalizada. También ha aumentado el número de empleados a tiempo completo hasta un 80%. Ha habido importantes incrementos netos en la tripulación de cabina a tiempo completo +25% y en empleados de operaciones aeroportuarias +25%. El nivel de composición de la tripulación de cabina se recuperó este año hasta el 34% de la plantilla del Grupo; también ha habido un aumento considerable de las horas trabajadas por estos empleados.
Empleados por país	Número de personas	Este indicador refleja la distribución de los empleados del Grupo según el país en el que trabajan.	El incremento en la proporción de empleados del Grupo en el Reino Unido se debe a las contrataciones en curso en British Airways. En el Reino Unido se han incorporado al Grupo más de 9.000 empleados. A finales de 2022, IAG tenía empleados en 77 países.
Diversidad de género	% de mujeres en el Consejo de Administración o puestos de alta dirección	El porcentaje de mujeres respecto del personal total en niveles específicos de responsabilidad en el Grupo.	A 31 de diciembre de 2022, el número de directivos ascendía a 221. La diversidad de género aumentó al 45% en el Consejo de Administración. La proporción de proporción de mujeres en puestos de alta dirección es actualmente del 34%. El incremento en la proporción de mujeres en todo el Grupo obedece al impulso en la contratación para puestos que tienen tradicionalmente un mayor equilibrio en la proporción de género, por ejemplo, los tripulantes de cabina.
Diversidad de edad	% de personal en cada franja de edad	La población de personal directivo "de tierra" engloba todas las funciones de personal aeroportuario, corporativo y de mantenimiento equivalentes a un director en todo el Grupo. La población de personal directivo "de aire" abarca todas las funciones de pilotos y tripulación de cabina equivalentes a comandantes y responsables del servicio de cabina.	La rotación de empleados <30 años fue del 31% (2.951); del 10% entre 30-50 años (3.022); y del 7% para >50 años (1.427). En conjunto, la proporción de empleados de entre 30 y 50 años ha disminuido en el Grupo. Esto tiene que ver con el importante crecimiento de la franja de edad de menos de 30 años (+19%).
Rotación de empleados	% de rotación voluntaria y no voluntaria	Se mide como el número de personas que dejan el Grupo en relación con el promedio de empleados del Grupo en el año. El número de personas que dejan el Grupo no incluye los contratos temporales y los fallecidos en servicio. La rotación voluntaria ocurre cuando el empleado deja el Grupo por decisión propia (por ejemplo, dimisión, jubilación, despido voluntario), y la rotación no voluntaria ocurre cuando los motivos de la desvinculación no obedecen a una decisión personal (por ejemplo, despido forzoso, despido disciplinario, etc.).	En 2022, la rotación anual total fue del 9%, lo que supone 5.930 empleados, de los cuales 916 causaron baja de forma no voluntaria. En 2021, esta cifra fue del 6%, con un total de 5.054 empleados, de los cuales 685 causaron baja de forma no voluntaria. Este aumento responde a la normalización de los niveles de rotación y al dinamismo del mercado del talento en nuestros principales *hubs*.

B.3. Equidad, diversidad e inclusión

La diversidad es uno de los principales puntos fuertes de IAG; nuestros compañeros vienen de todo el mundo y trabajan en unos 80 países. IAG sigue apoyando iniciativas y prácticas en materia de equidad, diversidad e inclusión (EDI) y está logrando grandes avances en este ámbito. Un marco integrado y sólido para la equidad, la diversidad y la inclusión guía nuestro camino hacia una cultura y una plantilla mucho más diversa e inclusiva.

En 2022 revisamos el objetivo del 40% de mujeres en puestos directivos en 2025 y hemos hecho grandes avances en este primer año con un incremento de 1 punto porcentual, llegando al 34%. Los planes para todo el Grupo no se limitan a las cuestiones de género. Estamos estudiando cómo gestionamos las declaraciones en nuestros países clave para reflejar el entorno cultural y reglamentario con el objetivo de utilizar los datos y las perspectivas para definir objetivos y planes de actuación progresivos.

El Grupo de Expertos sobre Diversidad de IAG, creado en 2021 tiene representantes en todas las compañías operadoras para compartir buenas prácticas a lo largo del Grupo y dirigen el diseño conjunto y la implementación de nuevas iniciativas de equidad, diversidad e inclusión. En 2022, el grupo de expertos recibió a conferenciantes invitados, externos e internos, que hablaron sobre temas especializados como la diversidad de género en la aviación y las tutorías inversas. En el Reino Unido, algunos miembros del grupo de expertos se han incorporado a los Comités de Mujeres del sector de la Hostelería y el Ocio (WiHTL, por sus siglas en inglés), también en áreas especializadas como raza, etnia y discapacidad.

Con el fin de apoyar y sostener las acciones e iniciativas en todo el Grupo, se han revisado las principales políticas de empleo de IAG para garantizar que sean inclusivas y justas para todos.

Logros de 2022

- El número de mujeres directivas en IAG ha aumentado hasta el 34%, 1 punto porcentual más que el año anterior.
- La nueva política de Equidad, Diversidad e Inclusión de IAG fue aprobada por su Consejo de Administración en julio de 2022.
- Lanzamiento de la aplicación "Peppy" de apoyo a la menopausia en la sede central de IAG, British Airways e IAG Loyalty, con la que se reconoce las repercusiones de la menopausia para el trabajo y se ofrecen consejos, ayuda e información en todo momento a todas las personas afectadas directa e indirectamente.
- Tras conseguir el bronce en los premios a la inversión en diversidad del Irish Centre for Diversity, ahora Aer Lingus espera conseguir la plata gracias a las importantes mejoras en las políticas de baja parental implementadas en 2022 y el apoyo continuado al Desfile del Orgullo de Dublín.
- British Airways alcanzó el 40% de mujeres en puestos de alta dirección por primera vez. La aerolínea también emprendió con éxito un programa piloto de 9 meses de duración para la realización de tutorías inversas con compañeros de origen racial y étnico diverso, y miembros del Comité de Dirección de British Airways. En 2023, todos los directivos de British Airways tendrán que participar en este programa.
- IAG Cargo invirtió en formación en primeros auxilios de salud mental para 59 empleados de la compañía, a fin de reforzar su cultura de apoyo e inclusión. En reconocimiento al carácter global del negocio del transporte de mercancías, se ha puesto en marcha el programa de aprendizaje de idiomas Rosetta Stone, a disposición de todos los compañeros.
- IAG GBS ha presentado la primera política de Equidad, Diversidad e Inclusión de la compañía.
- Este año, IAG Loyalty situó la equidad, la diversidad y la inclusión como nuevos valores fundamentales con este lema: "Nos tomamos muy en serio el sentimiento de pertenencia". Entre las medidas concretas, se creó un equipo centrado en este tema, se puso en marcha un programa para eldesarrollo de las mujeres en colaboración con Amazing If y se hizo una encuesta sobre equidad, diversidad e inclusión en toda la organización.
- Iberia ha incorporado la equidad, la diversidad y la inclusión a sus valores y ha transformado el anterior valor de "Somos uno" por "Somos uno y diversos". En 2022, la empresa también creo y presentó una red de embajadores de la diversidad que recibirán apoyo en calidad de líderes y referentes.
- En Iberia Express, el Comité de Dirección llegó a un 50% de mujeres por primera vez y hubo un importante incremento de la representación femenina en los puestos de Primer Oficial piloto, pasando del 9% al 11%
- Vueling ultimó su estrategia y plan de acción para la Diversidad e Inclusión. La empresa también celebró el haber llegado al 50% de mujeres en el Comité de Dirección y a un optimista 44% de mujeres en puestos de dirección de equipos

"La diversidad es una de las principales fortalezas de IAG"

B.4. Salud, seguridad y bienestar

Información general

IAG está comprometida con la protección de la salud y la seguridad de nuestros empleados, clientes y de toda persona relacionada con nuestras actividades. Esto significa trabajar de un modo seguro y saludable, cumpliendo con todas las leyes, reglamentos, políticas de la empresa y estándares del sector aplicables. La salud y la seguridad son fundamentales para nuestro negocio, ya sea en el aire o en tierra.

IAG cuenta con procesos de gobierno sólidos dirigidos por las comisiones de seguridad en cada una de nuestras compañías operadoras.

La Comisión de Seguridad, Medio Ambiente y Responsabilidad Corporativa de IAG supervisa todos los asuntos vinculados a la seguridad operativa y la responsabilidad corporativa de las aerolíneas de IAG, así como los sistemas y recursos dedicados a actividades de seguridad en todo el Grupo.

Los clientes de IAG viajan en aeronaves y se desplazan a través de edificios y entornos que están sujetos a las normativas de salud y seguridad vigentes en cada país. Los procedimientos, los sistemas y la tecnología que se emplean en nuestras operaciones están diseñados para proteger a empleados y clientes por igual.

Áreas de interés

A medida que IAG se ha ido recuperando y creciendo en 2022, el área de salud y seguridad ha seguido siendo prioritaria para el Grupo. Si bien las tasas de frecuencia de accidentes con baja han aumentado este año hasta 3,0 incidencias por 200.000 horas trabajadas, esta cifra sigue siendo relativamente baja en comparación con los niveles anteriores a 2019, y se debe al incremento en el número de horas trabajadas por los equipos que tratan directamente con los clientes en comparación con 2021.

Para nuestras compañías operadoras, la salud y la seguridad de sus empleados son áreas prioritarias que deben fomentar, por lo que continúan proporcionando acceso a servicios de salud laboral y rehabilitación. Por ejemplo, British Airways ha vuelto a lanzar su programa de Rehabilitación precoz activa para atender a los empleados que se reincorporan y ayudar a contener las tasas de gravedad de accidentes con baja, al tiempo que proporciona al personal el apoyo necesario para volver a trabajar. En 2023, British Airways también iniciará un proyecto para cambiar el actual software de prevención de riesgos laborales y ofrecer tanto a empleados como directivos una plataforma más adecuada para acceder a los servicios ofertados. IAG Cargo ha formado a 59 responsables acreditados en primeros auxilios de salud mental como parte del lanzamiento de la nueva visión, misión y valores para toda la empresa.

La mayoría de nuestras compañías operadoras han complementado con sus propios programas la vacunación contra la gripe que ofrecen los gobiernos y sistemas sanitarios. Dada la baja incidencia de la gripe desde la pandemia del COVID-19, esta iniciativa se considera clave para proteger la salud de los empleados y mantener la productividad en todo el Grupo. Por ejemplo, Iberia ha mantenido el programa “Elige Cuidarte” para vacunar a todos los empleados contra la gripe y proporcionarles consejos para llevar un estilo de vida saludable.

B.5. Derechos humanos y formas de esclavitud moderna

IAG no tuvo casos conocidos de violaciones de los derechos humanos en el Grupo durante 2022, al igual que en 2021.

IAG está tomando medidas para evitar casos de esclavitud moderna dentro del Grupo y en sus cadenas de suministro. La Declaración sobre Esclavitud y Tráfico de Personas del Grupo describe estas acciones y se encuentra disponible en la página web de IAG. Esta declaración se realiza de conformidad con el artículo 54, apartado 5 de la ley de Reino Unido sobre formas modernas de esclavitud de 2015 (MSA, por sus siglas en inglés). En cuanto a las políticas relativas a los derechos humanos, IAG exige que sus proveedores cumplan el Código de Conducta de Proveedores, que prohíbe expresamente el uso del trabajo infantil y cualquier forma de esclavitud, el trabajo en régimen de servidumbre, forzado, o involuntario en prisión, la trata o la explotación de personas. Todos los contratos con nuevos proveedores, así como los que se renuevan, incluyen cláusulas sobre formas de esclavitud moderna.

IAG mantiene su compromiso de adoptar medidas rápidas y contundentes si identifica cualquier evidencia de esclavitud o trata de personas en la cadena de suministro de nuestros negocios.

IAG toma medidas para impedir la trata de personas. La trata de personas es de especial preocupación para IAG y para el sector de la aviación en general, dado que el Grupo transporta millones de pasajeros al año y tiene decenas de miles de proveedores en todo el mundo. Las compañías operadoras trabajan en estrecha colaboración con los gobiernos y los aeropuertos en los que operan para garantizar que cualquier sospecha de trata en nuestros vuelos se identifique, denuncie y trate debidamente. IAG también apoya la resolución de 2018 de la IATA, que denuncia la trata de personas y que reafirma los compromisos para luchar contra este problema.

Las compañías operadoras también forman a los empleados para que reconozcan y respondan ante los indicios de posibles situaciones de trata de personas y establecen procedimientos para realizar denuncias en caso de circunstancias sospechosas. La formación está a cargo de cada aerolínea. En 2022, más de 24.000 empleados han realizado formación sobre temas de derechos humanos, frente a 27.000 empleados en 2021.

Riesgo relacionado: Derechos humanos

Descripción del riesgo y posible impacto	Medidas de mitigación
No prevenir posibles casos de trata de personas en las rutas de IAG, lo que socavaría los esfuerzos para mejorar los derechos humanos y tendría consecuencias legales y para la reputación del Grupo. Las posibles violaciones de los derechos humanos o las leyes sobre esclavitud moderna en la cadena de suministro darían lugar a multas, problemas de cumplimiento, interrupción de la actividad y daños a la reputación.	• Actualización de la Declaración sobre esclavitud y tráfico de personas del Grupo • Formación para empleados para que reconozcan los indicios de tráfico de personas potencial y pautas y procesos existentes para comunicarlo • Para más información véase C.4. Marco de gobierno de la cadena de suministro

En 2022, IAG tenía previsto revisar su evaluación de los riesgos en materia de derechos humanos dentro de la empresa. Esta revisión se ha trasladado a 2023.

B.6. Diálogo con la comunidad y apoyo a organizaciones benéficas

Normas relevantes: GRI 102-13, 201-1.

En 2022, IAG recaudó más de 6,5 millones de euros para causas benéficas en todo el Grupo, por ejemplo, con campañas para paliar los daños de las inundaciones en Pakistán y la guerra en Ucrania.

De estos, el 43% provino de aportaciones de clientes, el 35% de donaciones de la Compañía, el 16% de aportaciones de empleados y el 6% de donaciones en especie. El Grupo también transportó más de 19 millones de vacunas contra el COVID-19 entre 2020 y 2022.

Indicador	Norma GRI	Unidad	Frente al año anterior	**2022**	2021	2020	2019	2018
Total recaudado		millones de euros	141%	**6,5**	2,7	4,6	5,7	nd

Las compañías operativas del Grupo colaboran con una serie de organizaciones, como:

Disasters Emergency Committee (Reino Unido)

Flying Start (Reino Unido)

Save the Children (España)

Fundación Lovaas (España)

Dublin Pride (Irlanda)

Special Olympics (Irlanda)

Business vs Smog (Polonia)

Noble Gift (Polonia)

UNICEF (global)

Aer Lingus y Paralympics Ireland

En octubre de 2022 se anunció que Aer Lingus será la aerolínea oficial de Paralympics Ireland y ayudará al equipo irlandés a prepararse para competir en los Juegos Paralímpicos de París 2024. Tras apoyar al equipo en la campaña de Tokio 2020, Aer Lingus seguirá ayudando a los deportistas paralímpicos que competirán en los Juegos Mundiales en el periodo previo a la calificación para París 2024.

C. Principios del marco de gobierno de la sostenibilidad

C.1. Estrategia de sostenibilidad

La visión de IAG es ser el grupo de aerolíneas líder mundial en sostenibilidad.

Eso significa usar su tamaño, influencia y trayectoria no solo para transformar el negocio, sino también para propiciar los cambios sistémicos que se requieren para que la aviación sea una industria verdaderamente sostenible. IAG ha asumido el compromiso de desarrollar buenas prácticas en relación con los programas de sostenibilidad, procesos e impactos, al tiempo que ejecuta la estrategia del Grupo.

IAG adapta su estrategia medioambiental a las tres prioridades estratégicas generales de la empresa, tal como se describe en la sección sobre Estrategia.

Cuestiones relevantes

IAG orienta su estrategia de sostenibilidad en torno a cuestiones relevantes: aquellas más importantes para los grupos de interés clave y con la mayor repercusión externa.

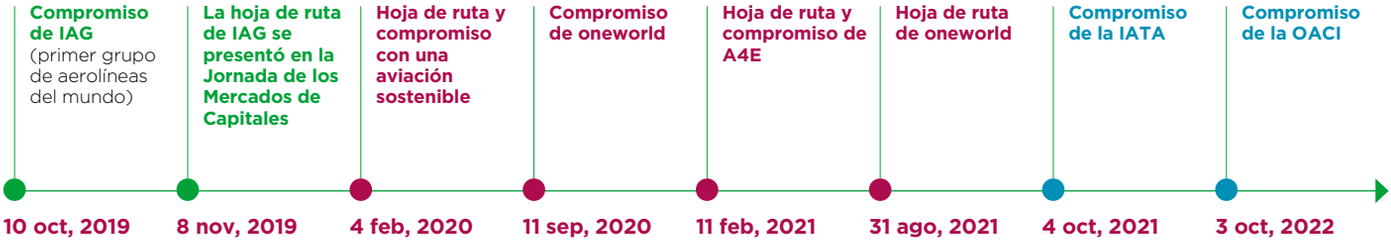
Para identificar estas cuestiones a lo largo de tres años y hasta 2030, IAG repitió la evaluación de materialidad en 2021, que fue realizada por un tercero independiente. Entre los grupos de interés externos se incluyeron inversores, clientes corporativos, gobiernos, asociaciones sectoriales, proveedores de combustible, aeropuertos y ONGs. Los grupos de interés internos fueron los miembros del Consejo de IAG, todos los miembros del Comité de Dirección de IAG y los representantes del área de sostenibilidad de las compañías operadoras.

Los resultados se han recogido en la información divulgada y en la estrategia.

La lucha contra el cambio climático se consideró el asunto más relevante a largo plazo. A corto plazo, la rentabilidad y el bienestar de clientes y empleados, así como la interacción con ellos, siguen siendo grandes prioridades mientras el negocio se recupera de la pandemia de COVID-19. IAG estudiará la posibilidad de realizar una doble evaluación de materialidad cuando repita este análisis.

IAG no tiene provisiones, objetivos o garantías específicos en relación con asuntos no materiales, como el consumo de agua, la biodiversidad o la contaminación lumínica. Se ofrecen más detalles sobre el agua y la biodiversidad en la sección de información adicional del estado de información no financiera de IAG.

Hojas de ruta y compromisos para conseguir cero emisiones netas en 2050



Compromisos destacados de 10% de SAF para 2030

Líderes en innovación

- Impulsó
- Apoyó
- Específico de IAG

Indicadores Clave de Rendimiento (ICR) en liderazgo de la sostenibilidad

IAG impulsa avances basados en nueve ICR estratégicos acordados por el Consejo en 2021.

1 **Objetivos claros y ambiciosos relativos a los asuntos más relevantes para IAG**
Acción en 2022
Objetivos de reducción de emisiones para 2025, 2030 y 2050 y publicación del plan de transición. British Airways e Iberia tienen préstamos vinculados a la sostenibilidad y a la eficiencia de carbono en 2025.

2 **Ruta para la transición hacia las bajas emisiones de carbono integrada en la estrategia de negocio**
Acción en 2022
Los aspectos de sostenibilidad forman parte de los planes de negocio de las compañías operadoras a uno y tres años, y para 2030.

3 **Incentivos para la dirección vinculados a los objetivos de IAG**
Acción en 2022
El 10% de los incentivos anuales de más de 7.400 directivos está ligado al cumplimiento de los objetivos anuales de intensidad de emisiones de carbono.

4 **Liderazgo en información sobre emisiones de carbono**
Acción en 2022
Empresa en la Lista A de calificación climática de CDP en 2022 (3% mejores). Aerolínea con la nota más alta de la clasificación climática de TPI (puntuación de 17/18).

5 **Aceleración de los avances en tecnologías con bajas emisiones de carbono, como tecnologías de aeronaves, SAF, compensaciones de carbono y absorción de carbono**
Acción en 2022
La sostenibilidad sigue siendo nuestro área de foco con el programa de IAG aceleración Hangar 51.

6 **Acelerar la innovación en tecnologías con bajas emisiones de carbono, como se describe anteriormente**
Acción en 2022
La planta de SAF LanzaJet Freedom Pines fue el primer proyecto mundial en recibir una subvención para catalizadores del Breakthrough Energy Catalyst Grant.

7 **Liderazgo sectorial en innovación y despliegue de los SAF, incluida la conversión de energía en combustibles líquidos (power-to-liquids)**
Acción en 2022
250.000 toneladas de SAF garantizadas para 2030, un 25% del objetivo

8 **Refuerzo de nuestros compromisos sociales, incluyendo la diversidad, el diálogo con los empleados y la sostenibilidad como valores fundamentales**
Acción en 2022
34% de mujeres en cargos directivos, un incremento de 1 punto porcentual respecto a 2021.

9 **Liderazgo sectorial en diálogo y defensa de los grupos de interés**
Acción en 2022
Funciones de liderazgo en numerosas asociaciones sectoriales. Para más información véase A.1.7.

CDP DISCLOSURE INSIGHT ACTION
A LIST 2022
CLIMATE

Liderazgo en información sobre emisiones de carbono

IAG lidera la industria de la aviación en las clasificaciones externas sobre acción climática.

En cuatro de los seis últimos años, IAG ha obtenido el reconocimiento a su liderazgo del The Carbon Disclosure Project (CDP), que evalúa la acción climática de unas 15.000 empresas en todo el mundo. CDP incluyó a IAG en la prestigiosa Lista A en 2022, colocando al Grupo en el 3% superior de la lista de participantes en todo el mundo.

Durante los dos últimos años, IAG también ha sido la aerolínea con mejor puntuación en las clasificaciones globales TPI, que evalúan la preparación de las empresas para la transición hacia unas bajas emisiones de carbono.

IAG está entre el 10% de las mejores aerolíneas evaluadas por Sustainalytics, que califica los riesgos de ESG de aproximadamente 15.000 empresas de todo el mundo a partir de los datos que estas publican.

IAG está en contacto con otras importantes agencias de calificación de ESG para realizar cálculos más precisos de las puntuaciones de IAG e identificar las medidas necesarias para mejorarlas.

Aspectos destacados del marco de gobierno: Jet Zero Council

Información general

En 2021, el Gobierno del Reino Unido puso en marcha la iniciativa Jet Zero Council (JZC), que ofrece asesoramiento sobre los objetivos que se ha marcado para que la aviación y los vuelos tengan cero emisiones netas.

Apoyo de IAG

El personal de IAG presidió dos subgrupos: un grupo COP26 y el Grupo SAF Delivery; además el Consejero Delegado de British Airways es uno de sus miembros.

En 2022, el trabajo del JZC apoyó el lanzamiento de una ambiciosa "Jet Zero Strategy" para la aviación del Reino Unido.

Alcance

JZC es una alianza entre la industria y el gobierno en la que ministros y consejeros delegados de los grupos de interés celebran reuniones periódicas y forman subgrupos para impulsar los ambiciosos planes de innovación y nuevas tecnologías de reducción de emisiones en la industria de la aviación.

Siguientes pasos

El gobierno también se comprometió a revisar la estrategia cada cinco años y a adaptar su enfoque dependiendo de los avances realizados.

El modelo JZC ha tenido tanto éxito que se ha copiado en otros países.

C.2. Marcos de gobierno

Normas relevantes: GRI 102-46, 102-48

Información general

IAG cuenta con un gobierno sólido para garantizar una toma de decisiones coordinada y progresiva en materia de sostenibilidad.

Esto también sirve para garantizar que el diálogo general con los grupos de interés sea congruente con los asuntos materiales y las prioridades y los objetivos medioambientales de la compañía. El plan de reuniones anuales del Consejo garantiza que los procesos de gobierno en materia de sostenibilidad se incluyan en el marco de información y divulgación del Grupo.

La estructura singular del Grupo supone que cada compañía operadora cuente con un programa de sostenibilidad diferenciado. Estos programas se revisan periódicamente para garantizar que estén armonizados con la estrategia y los principios de sostenibilidad del Grupo, que recogen las cuestiones materiales, los indicadores clave del rendimiento y los planes de interacción.

Los foros pertinentes y los niveles de responsabilidad se indican a continuación. El flujo de información entre grupos se trata en la sección C.6., en la segunda página de la sección sobre Gestión de riesgos y principales factores de riesgo, y en la sexta página de la sección sobre Gobierno corporativo.

Consejo/Comité de Dirección	Frecuencia de las reuniones	Responsabilidad en materia de sostenibilidad
Consejo	Al menos trimestralmente	Aprobación de la estrategia, grandes inversiones, gestión y control de riesgos y análisis de los avances respecto a los planes medioambientales y de personal, incluidos los objetivos y metas en materia de clima
Comisión de Seguridad, Medio Ambiente y Responsabilidad Corporativa (SECR) del Consejo	Al menos trimestralmente	Supervisión exclusiva del programa de sostenibilidad y su armonización con las prioridades estratégicas del Grupo, análisis de los avances respecto a los planes medioambientales y de personal. Sirve de enlace entre los comités de dirección de las compañías operativas y el Consejo de IAG
Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG	Al menos trimestralmente	Garantiza el cumplimiento de la legislación aplicable y revisa las cuentas y el informe anual, así como el Estado de información no financiera
Comité de Dirección de IAG	Al menos trimestralmente	Revisa y cuestiona los programas del Grupo, la coherencia de los programas específicos de las compañías operativas con las prioridades y la estrategia del Grupo, y los avances respecto a los planes
Comité de Dirección de las compañías operativas	Al menos trimestralmente	Revisa y cuestiona los programas medioambientales y de personal específicos de las compañías operativas

Foro	Frecuencia de las reuniones	Responsabilidad en materia de sostenibilidad
Grupo Coordinador de Sostenibilidad (SSG) de IAG	Al menos trimestralmente	Formado por representantes de alto nivel del Grupo que supervisan las iniciativas medioambientales y sociales así como los informes correspondientes
Grupo Coordinador de Combustibles Sostenibles de Aviación de IAG.	Al menos trimestralmente	Reunión del Grupo centrada en los proyectos y avances en materia de SAF
Red de Sostenibilidad de IAG	Mensualmente	Comparte novedades e ideas en materia de sostenibilidad con todas las unidades de negocio y más de 30 representantes del área de sostenibilidad. En 2022 también se celebraron tres talleres del Grupo en España, Irlanda y Polonia.
Comisión de gobierno de Hangar 51	Al menos semestralmente	Estudia nuevas inversiones potenciales en tecnologías emergentes relacionadas con el clima y alianzas con start-ups especializadas en sostenibilidad. Participan el Director de Estrategia, el Director Financiero, el Director de Información y la Directora de Asesoría Jurídica (General Counsel)

Individual	Frecuencia de los informes	Responsabilidad en materia de sostenibilidad
Consejero Delegado de IAG	Al menos trimestralmente	Preside el Comité de Dirección de IAG, informa al Consejo y se asegura de que las decisiones del Consejo se transformen en acciones en el Grupo
Directora de Personal, Asuntos Corporativos y Sostenibilidad (CPCASO)	Al menos trimestralmente	Informa al Consejero Delegado de IAG. Miembro del Comité de Dirección de IAG. Preside el SSG y orienta y autoriza los programas del Grupo
Responsable de Sostenibilidad del Grupo IAG	Periódicamente según corresponda	Informa a la CPCASO de IAG. Preside la Red de Sostenibilidad.
Responsable de Personal del Grupo IAG	Periódicamente según corresponda	Informa a la CPCASO de IAG.

Marco de gobierno más amplio

Los procesos de gobierno más amplios integran aspectos de sostenibilidad. En el marco del proceso de Gestión de Riesgos Empresariales del Grupo, se presentan informes semestrales sobre los principales riesgos relacionados con la aviación sostenible, las personas, la cultura y las relaciones laborales a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento del Consejo y un informe anual al Consejo. Los planes financieros anuales y los planes de negocio trienales los coordina el Departamento Financiero del Grupo e incluyen aspectos de sostenibilidad.

En 2022, los representantes de sostenibilidad del Grupo también asistieron a las jornadas fuera de la sede con otros equipos para apoyar la integración de la sostenibilidad.

C.3. Marco de gobierno de la plantilla

Normas relevantes: GRI 403-4, 408-1, 409-1

IAG aspira a crear un entorno en el que los empleados se sientan motivados, seguros y capaces de desarrollarse, dado que este es un elemento fundamental para el éxito continuo del Grupo.

Políticas laborales y derechos en el trabajo

Entre los principios básicos del Código de conducta de IAG se incluyen el trato justo y equitativo, la no discriminación, la justicia y el respeto de los derechos humanos. Este Código es de obligado cumplimiento para todos los Consejeros, directivos y empleados del Grupo, así como su formación online, aplicable a todo el personal, incluidos los Consejeros. Además del Código de Conducta, cada compañía operativa es responsable de las políticas y procedimientos relacionados con sus empleados, incluidos los marcos de retribuciones adecuados que permitan garantizar la continua atracción y retención de los mejores profesionales para cada cargo.

IAG cuenta con empleados en países europeos que cumplen con los convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que abordan asuntos que se consideran principios y derechos fundamentales en el trabajo: libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho al convenio colectivo de trabajo; la eliminación de toda forma de trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil y la eliminación de la discriminación con respecto al empleo y la ocupación. Fuera de la UE, IAG reconoce sindicatos de trabajadores en numerosas jurisdicciones, tiene convenios colectivos y cumple o mejora la normativa laboral aplicable.

El 89% de nuestros trabajadores están acogidos a convenios colectivos. Además, IAG posee un Comité de Empresa Europeo que reúne a representantes de los diferentes países del Espacio Económico Europeo en los que opera. Los representantes del Comité de Empresa Europeo reciben información y, cuando resulta apropiado, son consultados sobre asuntos transnacionales susceptibles de afectar a los empleados en dos o más países del Espacio Económico Europeo. IAG completó el proceso de elección y nombramiento del nuevo Comité y del Presidente del Comité de Empresa Europeo a principios de 2022 y la transición terminó en mayo de ese año.

Formación y desarrollo

Dentro del Grupo, cada compañía operativa es responsable de las políticas y procedimientos relacionados con sus empleados, para asegurar que puedan continuar atrayendo y reteniendo los mejores profesionales para cada función.

Las medidas para contribuir a la satisfacción de los empleados y la gestión del talento se gestionan desde las compañías operativas, cada una de las cuales posee métodos propios y consolidados de medir la satisfacción de su plantilla. Además, IAG ha puesto en marcha una encuesta de salud organizativa, dirigida inicialmente a los empleados en puestos de gestión en todas las compañías operadoras, para evaluar las prácticas de gestión de acuerdo con un baremo reconocido internacionalmente. Esta encuesta se realizó por primera vez en noviembre de 2020 y se repite cada seis meses. Las conclusiones extraídas se utilizan para determinar y priorizar los planes de desarrollo de la cultura corporativa.

Cada compañía operativa se encarga de la formación, el desarrollo y la gestión del talento dentro de su negocio; de este modo, pueden asegurarse de contar con las competencias y capacidades que necesitan para llevar a cabo su estrategia. En mayo, IAG terminó una revisión minuciosa de los planes de sucesión y talento para todos los puestos directivos esenciales que ha servido para preparar los planes y prioridades de desarrollo de talento y liderazgo del Grupo. Debido a la naturaleza diversa de las actividades del Grupo, tanto en términos de jurisdicciones como de operaciones, la implantación de todas las políticas y programas de formación corresponde a las compañías operativas. Cada una es responsable de determinar los cursos específicos que se imparten dentro de su organización, la frecuencia con la cual deben completarse y los empleados que deben asistir. Sin embargo, todas las compañías operadoras del Grupo deben realizar los siguientes cursos de formación corporativa obligatorios para sus empleados:

- Código de conducta
- Cumplimiento de la legislación sobre la competencia
- Cumplimiento de normas para la prevención de la corrupción y el soborno
- Privacidad, seguridad y protección de datos

Diversidad

En IAG creemos que la diversidad es fundamental para la innovación y el futuro crecimiento y el éxito de nuestro negocio. IAG está orgullosa de la diversidad de su plantilla. Tenemos compañeros de todo el mundo que trabajan en casi 80 países, hablan decenas de idiomas y representan todos los aspectos de las comunidades en las que vivimos y trabajamos. La riqueza de orígenes, experiencias, culturas e ideas es lo que hace que nuestro negocio funcione.

Queremos que nuestra plantilla sea un reflejo de la absoluta diversidad de las comunidades en las que vivimos y trabajamos. Queremos que todos vean referentes con los que identificarse y tengan la misma oportunidad de progresar y desarrollarse; queremos que todos los que trabajan en IAG sientan que sus diferencias singulares son reconocidas y valoradas. Para ello debemos centrarnos en la equidad, la diversidad y la inclusión. Esto es lo que nos permite ser un lugar donde se reconoce el talento de todos, donde se cultivan las competencias y las capacidades y donde se cuida y prepara a los líderes del futuro.

IAG ha publicado recientemente una versión revisada de la Política de Equidad, Diversidad e Inclusión de todo el Grupo que tiene por objeto abordar y eliminar la discriminación y promover la equidad de oportunidades sin perjuicio de la edad, el género, la discapacidad, el origen étnico, la religión o la orientación sexual.

IAG también tiene una Política de Selección y Diversidad de Consejeros para todo el Grupo que establece los principios que rigen el proceso de selección y el enfoque de diversidad del Consejo de Administración y del Comité de Dirección de IAG. Estas políticas han sido aprobadas por el Consejo de Administración.

Para más información sobre las iniciativas de diversidad véase la sección de B.3.

C.4. Marco de gobierno de la cadena de suministro

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

Información general

IAG Global Business Services (IAG GBS) ha empezado a colaborar, apoyar y supervisar a sus proveedores para garantizar que todos los productos y servicios que suministran a IAG se sitúen en la senda para alcanzar las cero emisiones netas en 2050.

El equipo de Compras del Grupo de IAG GBS dirige el Programa de sostenibilidad de la cadena de suministro, que tiene cuatro aspectos fundamentales:

- El Código de Conducta de Proveedores (Supplier Code of Conduct, SCoC)
- Análisis de riesgos y evaluaciones de sostenibilidad independientes
- Auditorías de responsabilidad social corporativa (RSC)
- Integración de la sostenibilidad como norma en el proceso de compras

De la idea a la acción en 2022

El Código de Conducta de Proveedores ya se ha compartido con la cadena de suministro actual y se ha integrado en el proceso de alta de nuevos proveedores. Los nuevos proveedores deben suscribir su compromiso de alcanzar cero emisiones netas en 2050 y reconocer la necesidad de una hoja de ruta, respaldada con planes factibles, para lograr dicho objetivo.

IAG GBS también colabora con EcoVadis, líder del mercado en calificación de sostenibilidad de empresas, para evaluar a los proveedores a través de un conjunto de parámetros medioambientales, sociales y de gobierno corporativo (ESG).

De esta forma, IAG y sus proveedores cuentan con una referencia para mejorar en materia de ESG, y los proveedores pueden compartirla con sus clientes y otros grupos de interés, lo que refuerza la sostenibilidad de toda la industria.

Como mínimo, IAG exige que sus proveedores ofrezcan un entorno seguro y saludable a sus empleados. La selección de proveedores tiene en cuenta los posibles riesgos sectoriales y geográficos y, cuando resulta necesario, se realizan auditorías de las instalaciones. Estas auditorías corren a cargo de inspectores independientes con experiencia en RSC que aplican la metodología SMETA (SEDEX Members Ethical Trade Audit). En 2022 se llevaron a cabo 32 auditorías.

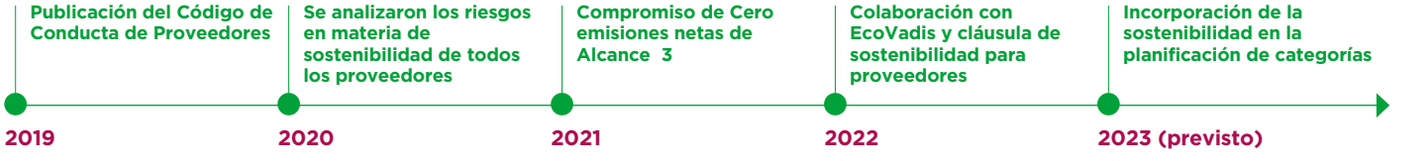
Todos los proveedores también se someten a un examen anual para la detección de riesgos legales, sociales, medioambientales y financieros. Los Equipos de Compras y de Cumplimiento del Grupo evalúan a todos los proveedores en los que se ha detectado posibles niveles elevados de riesgo y, cuando es necesario, ponen en marcha planes de mitigación de riesgos. Cualquier problema detectado se comunica a los responsables de los riesgos del Grupo para que tomen las medidas conjuntas que resulten adecuadas.

En 2022, IAG GBS incorporó aspectos de sostenibilidad en el funcionamiento diario de la organización e incluyó la sostenibilidad en los objetivos de desempeño para todos los empleados de IAG GBS.

IAG GBS ha verificado la base de proveedores actualmente activa y las relaciones interlínea de las aerolíneas de IAG en Rusia y Bielorrusia para determinar las posibles repercusiones y las medidas a adoptar por las sanciones comerciales impuestas en respuesta a la guerra en Ucrania. Se ha dado seguimiento y apoyo a las compañías operativas de IAG respecto a las medidas de mitigación adoptadas en respuesta a las conclusiones (por ejemplo, cese/bloqueo de los pagos) en coordinación con los Equipos de Cumplimiento correspondientes.

Crear con un futuro sostenible en 2023

IAG GBS prevé evaluar los resultados en materia de sostenibilidad de los proveedores que representen al menos el 80% del gasto total de IAG e incluir los aspectos de sostenibilidad en el proceso de planificación de categorías y medidas adicionales para el proceso de selección y adjudicación de contratos.



Seguimiento de indicadores y avances

	Norma GRI	Frente al año anterior	2022	2021	2020	2019	2018
Número total de proveedores	308-2, 414-2	6%	14.045	13.272	22.947	27.033	nd
Proveedores analizados		6%	14.045	13.272	22.947	18.369	nd
Proveedores con evaluaciones adicionales de cumplimiento		(63%)	557	1.510	1.818	2.912	nd
Proveedores críticos sujetos a una supervisión periódica de riesgos		(6%)	32	34	35	n/a	nd
Auditorías independientes de RSC		7%	32	30	25	28	nd

Riesgo relacionado: Cumplimiento de la sostenibilidad en la cadena de suministro

Descripción del riesgo o de la oportunidad y posible impacto financiero	Medidas de mitigación
Posible incumplimiento del marco de sostenibilidad, derechos humanos o prevención del soborno por parte de un proveedor de IAG, lo que deriva en multas económicas y tiene consecuencias jurídicas, ambientales, sociales o para la reputación.	• Los procedimientos de IAG GBS anteriores, así como integridad, sanciones, programa de diligencia debida de conocimiento de las contrapartes para terceros de alto riesgo • Marco de gobierno interno sobre la gestión de proveedores para identificar los retos y las medidas de mitigación • Examen de proveedores utilizando bases de datos de inteligencia empresarial, que hacen un seguimiento activo del estado de los proveedores y advierten de riesgos, incluido el de sostenibilidad

C.5. Marco de gobierno de ética e integridad

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

Información general

Se espera que todos los consejeros y empleados actúen de forma íntegra y de acuerdo con las leyes de los países en los que llevan a cabo su labor.

El Código de Conducta del Grupo IAG, revisado por última vez en 2019 y aprobado por el Consejo, define las directrices generales que rigen la conducta de todos los consejeros y empleados del Grupo cuando desempeñan sus funciones en sus relaciones comerciales y profesionales. Periódicamente, se realizan actividades de formación y comunicación obligatorias sobre el Código de Conducta dirigidas a consejeros, empleados y terceros para estar siempre al corriente de los principios que rigen la conducta del Grupo y mejorar su comprensión. Esta política se puede encontrar en el sitio web de IAG.

En 2022 se publicó una nueva Política de Denuncia del Grupo y todos los canales del Grupo se han consolidado en un único canal de denuncia. Este servicio se presta a través de EthicsPoint, un proveedor externo independiente, y permite comunicar de forma anónima y confidencial cualquier sospecha de irregularidad.

Este canal está disponible para empleados y proveedores, y la información para acceder al mismo se encuentra publicada en el Código de Conducta y en el Código de Conducta de Proveedores. Si un empleado tiene alguna duda sobre un comportamiento no ético o sobre la integridad organizativa, se le invita a hablar primero con su responsable o con un miembro de los equipos Jurídico, de Cumplimiento o de Recursos Humanos. De igual forma, se recomienda a los proveedores comunicarse con su contacto principal de la compañía pertinente.

IAG no tolerará ningún tipo de represalia contra aquellos que utilicen el canal de denuncia o colaboren en investigaciones resultantes de las denuncias hechas a través de este canal.

Las denuncias recibidas sobre cada compañía operativa son clasificadas por los equipos de Cumplimiento para remitirlas al área más indicada para su investigación, manteniendo la independencia de este proceso de investigación.

La Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG revisa anualmente la eficacia del canal de denuncia. En esta revisión anual se analiza el volumen de denuncias por categoría; la puntualidad del seguimiento; el proceso y la responsabilidad de seguimiento; los nuevos temas y la experiencia adquirida; y cualesquiera cuestiones planteadas que puedan tener repercusión en los estados financieros, la reputación del Grupo u otras áreas de cumplimiento.

En 2022, las denuncias se referían a cuestiones relacionadas con asuntos laborales (64%), conductas deshonestas/reputación (29%), salud y seguridad (6%) y asuntos regulatorios (1%). Se procedió al seguimiento y la investigación de todas las denuncias cuando resultó pertinente y no se identificó ningún caso grave.

Cuestiones relativas a la lucha contra la corrupción y el blanqueo de capitales

IAG y sus compañías operativas no toleran ninguna forma de soborno o corrupción. Esta postura se refleja claramente en el Código de Conducta y las políticas del Grupo, que están a disposición de todos los consejeros y empleados. En el Código de Conducta de Proveedores también incluye una declaración sobre la política de lucha contra el soborno.

En 2022 se publicó una Política de prevención de la corrupción y el soborno del Grupo. En ella se establecen los requisitos mínimos que se espera cumpla el Grupo, sus consejeros y empleados, y se incluyen las definiciones y consejos sobre sobornos, regalos y atenciones, donativos políticos y con fines benéficos, funcionarios públicos y pagos de facilitación, entre otros.

Cada compañía operativa cuenta con un departamento de cumplimiento encargado de gestionar el programa de prevención de sobornos correspondiente. Los equipos de cumplimiento de todo el Grupo se reúnen periódicamente en grupos coordinadores y de trabajo, al mando de la Directora de Asesoría Jurídica de IAG (General Counsel). Estos equipos llevan a cabo una revisión anual de los riesgos de soborno en las compañías operativas y en el Grupo.

Los riesgos principales identificados para 2022 no variaron con respecto al año anterior y se refieren al uso de terceros, decisiones operativas y comerciales en las que intervienen organismos públicos y al uso indebido de regalos y atenciones. En 2022 no se identificaron infracciones relevantes del cumplimiento, como ya sucedió en 2021.

La formación sobre prevención de los sobornos y la corrupción es obligatoria para todo el personal pertinente de las compañías operativas de IAG, funciones del Grupo y el Consejo. Cada compañía operativa y cada función define sus necesidades de formación, que se determinan a partir de factores como la categoría y las responsabilidades de los empleados.

La formación online revisada para la prevención de sobornos se puso en marcha en todo el Grupo en 2019 y hay que realizarla obligatoriamente cada tres años.

IAG usa procedimientos de diligencia debida externos basados en el riesgo que incluyen exámenes, informes externos, entrevistas y visitas a las empresas, dependiendo del nivel de riesgo que presente el tercero, para identificar, gestionar y mitigar los riesgos potenciales de soborno y corrupción. Se analizan todos los riesgos identificados durante el proceso de debida diligencia y, en caso necesario, se pone en marcha el plan de mitigación correspondiente. Ciertos riesgos pueden resultar en la rescisión de la relación propuesta o existente con la contraparte. La Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG recibe un informe anual sobre el programa de prevención de los sobornos.

No se interpusieron denuncias por corrupción contra el Grupo y sus compañías operativas en 2022, al igual que en 2021, y la dirección no tiene conocimiento de ninguna causa inminente o problemas latentes.

IAG cuenta con procesos y procedimientos en todo el Grupo, como la gestión e investigación de proveedores, los procedimientos para el conocimiento de las contrapartes y las políticas y controles financieros, que contribuyen a la lucha contra el blanqueo de capitales en el negocio.

	Frente al año anterior	2022	2021	2020	2019	2018
Empleados que realizaron la formación online para la prevención de sobornos	248%	**4.880**	1.404	1.984	7.933	nd
Denuncias presentadas	54%	**252**	164	193	nd	nd

C.6. Gestión de riesgos de ESG

Normas relevantes: GRI 102-11, 102-15.

Información general

Los riesgos relacionados con la aviación sostenible y los riesgos relacionados con el personal, la cultura y relaciones laborales se tratan como riesgos principales para IAG.

Estos riesgos se estudian y evalúan en el marco de la Gestión del Riesgo Empresarial (ERM) del Grupo, que se presenta semestralmente a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento y anualmente al Consejo. Se puede encontrar más información sobre este marco y los procesos de identificación, evaluación y gestión de los riesgos en la sección sobre Gestión del riesgos y principales factores de riesgo.

Todos los riesgos principales están asociados a las prioridades estratégicas del Grupo, entre las que se encuentra la sostenibilidad medioambiental.

Los riesgos y oportunidades en materia de sostenibilidad, incluidos los riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático, también son identificados y evaluados por el equipo de Sostenibilidad del Grupo, junto con el equipo ERM del Grupo, y se presentan a la CPCASO de IAG, al Comité de Dirección y a la Comisión de Seguridad, Medio Ambiente y Responsabilidad Corporativa. Los responsables de riesgos importantes en áreas específicas del negocio desarrollan planes de mitigación y las iniciativas acordadas se incluyen en los planes de negocio de la compañía operativa pertinente.

Los riesgos relacionados con el personal, la cultura y las relaciones laborales los gestionan las compañías operativas del Grupo y, cuando es necesario, reciben asesoramiento del Grupo.

Impacto en las operaciones y la estrategia

Las evaluaciones de los riesgos de sostenibilidad han fundamentado decisiones específicas relacionadas con las operaciones y la estrategia de negocio, e IAG destina importantes recursos a la gestión de los riesgos medioambientales. He aquí algunos ejemplos:

- En 2018, el análisis de escenarios acorde con el TCFD señaló la necesidad de tomar medidas más ambiciosas en relación con el cambio climático, lo que contribuyó en 2019 a la decisión de diseñar y adoptar la estrategia Flightpath Net Zero para alcanzar las cero emisiones netas en 2050, con la que la que IAG se sitúa a la vanguardia del sector.
- En 2021, IAG fijó un nuevo objetivo de alcanzar las cero emisiones netas de Alcance 3 para 2050, e IAG GBS designó a EcoVadis para realizar un seguimiento del desempeño en materia de sostenibilidad dentro la cadena de suministro y mitigar los riesgos de sostenibilidad relacionados con esta.
- En 2022, IAG amplió su compromiso de invertir en el desarrollo, producción y suministro de SAF de los 400 millones de dólares iniciales hasta el equivalente a USD865 millones, basado en los precios previsibles de la energía, con el fin de gestionar los riesgos relacionados con las políticas climáticas y aprovechar las oportunidades relacionadas con la energía.

IAG tiene el firme compromiso de mitigar los impactos de riesgos que presenten resultados inciertos, pero potencialmente negativos para el medio ambiente o las personas, en caso de materializarse. A tal fin, IAG adopta medidas preventivas para mitigar estos riesgos, un enfoque conocido como el principio de precaución. Por ejemplo, el principio de precaución se aplica a la planificación de las operaciones y al desarrollo y lanzamiento de nuevos servicios, integrando consideraciones climáticas en los planes de negocio trienales y en las previsiones financieras anuales, y adecuando las actividades a la estrategia Flightpath Net Zero.

IAG también gestiona los riesgos mediante sistemas de gestión medioambiental conformes con la ISO-14001 y prevé que todos los impactos medioambientales importantes en el 100% de las operaciones estén cubiertos por el programa de gestión medioambiental de la IATA (IEnvA) a finales de 2023.

IEnvA es la versión para el sector de la aviación comercial de la ISO 140001, la norma internacional sobre sistemas de gestión ambiental. IEnvA se ha adecuado específicamente a las aerolíneas y es totalmente compatible con la certificación de la Organización Internacional de Normalización (ISO).

Vueling consiguió la certificación IEnvA completa en 2022. British Airways y Aer Lingus ya han conseguido la certificación parcial (Fase 1) e Iberia espera obtener la certificación completa en 2023.

En cuanto a la cantidad de provisiones y avales para riesgos medioambientales, IAG no contrata ningún seguro específico para cubrir los riesgos medioambientales.

Riesgo relacionado: Cumplimiento de la regulación medioambiental

Descripción del riesgo y posibles impactos financieros	Medidas de mitigación
Una infracción involuntaria de los requisitos de cumplimiento relacionados con los informes ESG, las emisiones o la gestión de residuos, u otras cuestiones medioambientales, que dé lugar a multas y posibles perjuicios para la reputación.	• Reforzar el marco de gobierno de la sostenibilidad, con revisiones de la información anual que se divulga, a través de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento • Marco de gobierno interno, formación y atribución de responsabilidad por las obligaciones de cumplimiento ambiental • Trabajar para conseguir la certificación IEnvA para mejorar los procesos de cumplimiento interno

C.7.1. Gestión de informes y datos

La totalidad del contenido de este informe de sostenibilidad se incluye en el Estado de información no financiera (EINF) de IAG, que ha sido sometido a una verificación independiente limitada y de conformidad con las normas ISAE30002 (revisadas)[1]. El cumplimiento de los marcos y normas específicos se enumera bajo los encabezamientos de cada sección.

IAG cumple las normas actuales y nuevas en materia de informes de sostenibilidad.

A este respecto, cabe citar las obligaciones derivadas de la Directiva 2014/95/UE sobre la divulgación de información no financiera y su transposición en el Reino Unido y España, el reglamento de Información Simplificada sobre Energía y Emisiones de Carbono (SECR) del Reino Unido de 2018, y el Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera relacionada con el Clima (TCFD) y el Reglamento de Taxonomía de la UE (2020/852).

IAG se atiene a las normas GRI específicas basadas en el cumplimiento de la ley española 11/2018. Cuando la adecuación a las normas de la GRI no fue posible, se utilizaron y se describieron otras normas congruentes con las directrices para el sector de las aerolíneas o con marcos internos.

Los datos sobre emisiones de nuestros vuelos intraeuropeos son objeto de verificación independiente antes de que transcurran seis meses desde el final del ejercicio para verificar la conformidad con el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea y Reino Unido (ETS) y, para todos nuestros vuelos, con el plan CORSIA de las Naciones Unidas. Cualquier cambio importante en los indicadores clave aparece destacado en los futuros Informes anuales.

IAG también va más allá de los requisitos normativos y adecúa voluntariamente sus informes de sostenibilidad a las directrices del Consejo de Normas de Contabilidad sobre Sostenibilidad (SASB), a la Guía de elaboración de informes de aerolíneas de la IATA, a las normas GRI para asuntos materiales y a los criterios de las agencias externas de calificaciones ESG. IAG colaboró con la IATA y la Iniciativa de Global Reporting (GRI) para la elaboración de esta guía.

El alcance de los datos sobre desempeño medioambiental contenidos en este informe incluye todas las aerolíneas, filiales y operaciones de carga de IAG sobre las que IAG tiene control operativo. Se han aplicado algunas excepciones para unidades de negocio no relevantes y estas se indican claramente con su correspondiente justificación.

El alcance de los datos sobre los empleados y la ética y la integridad incluye a todas las compañías operativas y funciones de apoyo de IAG. Se han aplicado algunas excepciones y estas se indican claramente con su correspondiente justificación.

El alcance del informe sobre derechos humanos y formas de esclavitud moderna es tal como se indica anteriormente e incluye datos de todos los proveedores de la cadena de suministro de IAG.

En casos específicos en los que no se disponía de datos del conjunto del año se emplearon estimaciones formuladas a partir de previsiones de actividad y datos de meses anteriores. Se cuenta con mecanismos internos de gobierno para garantizar que todas las estimaciones formuladas sean robustas. Cualquier reexpresión referida al ejercicio anterior se indica al lado del indicador correspondiente junto con una explicación de las razones.

C.7.2. Armonización con las normas GRI y SASB

Clave: **Verde** es GRI CORE

Sección de sostenibilidad	Subsección de sostenibilidad	GRI	SASB
A.1. Planeta – cambio climático	A.1.3. Indicadores y avances	305-1/2/3/4/5, 301-1, 302-1	TR-AL-110a.1.
	A.1.4. Iniciativas para reducir las emisiones	305-5	TR-AL-110a.2.
	A.1.7. Diálogo con grupos de interés	**102-13/-43/-44**	
A.2. Planeta – temas generales	A.2.1. Residuos	306-1/-2/-3 (2020)	
	A.2.2. Contaminación acústica y calidad del aire	305-7	
B. Personas y prosperidad	B.2. Indicadores de la plantilla	102-7/8, 401-1, 405-1, 102-41, 404-1, 403-9	TR-AL-310a.1.
	B.6. Diálogo con la comunidad y apoyo a organizaciones benéficas	**102-13**, 201-1	
C. Principios del marco de gobierno de la sostenibilidad	C.2. Marcos de gobierno	**102-46/-48**	
	C.3. Marco de gobierno de la plantilla	**403-4**, **408-1**, **409-1**	
	C.4. Marco de gobierno de la cadena de suministro	308-2, 414-2	
	C.5. Ética e integridad	**102-16**, 102-17, 205-1/-2/-3	
	C.6. Gestión de riesgos de ESG	**102-11**, 102-15	

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

Gestionar el riesgo para proteger el negocio y apoyar el cambio sostenible

Agilidad en la Gestión del Riesgo Empresarial (ERM)

El marco de ERM del Grupo continúa adaptándose y evolucionando en consonancia con las necesidades del negocio y de nuestros grupos de interés. Esto permite al Grupo y a sus compañías tanto responder a los cambios en el entorno de riesgos externos como apoyar el ritmo y la escala de la transformación del negocio para lograr un cambio sostenible.

Durante el año, el Grupo revisó el panorama macroeconómico y geopolítico para identificar riesgos emergentes y sus consecuencias para los riesgos principales actuales, así como cambios en los riesgos de competencia y de mercado, especialmente aquellos que podrían afectar a la resiliencia operativa. Al seguir desarrollando la evaluación realizada por el Grupo sobre las interdependencias de los riesgos, planificar el escenario para cuantificar el impacto de los riesgos bajo diferentes combinaciones y supuestos, y considerar los riesgos dentro del entorno de riesgos del Grupo que hayan aumentado, debido a factores externos o a consecuencia de decisiones tomadas por el Grupo, el Consejo y el equipo directivo están mejor informados y pueden reaccionar con mayor rapidez. Cuando ha sido necesario tomar más medidas, el Consejo ha considerado las posibles acciones de mitigación y, cuando ha resultado apropiado o viable, el Grupo ha implementado o confirmado planes para abordar dichos riesgos o asumirlos dentro de la tolerancia al riesgo determinada por el Grupo.

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

Riesgos emergentes y amenazas a largo plazo

Se tienen en consideración los riesgos emergentes y las amenazas a más largo plazo que podría afrontar el Grupo o la industria. Cuando se identifican riesgos emergentes, se monitorizan dentro del marco general, asignándoles la etiqueta de "bajo vigilancia", hasta que se considera que han dejado de plantear una amenaza potencial para el negocio o cuando puede llevarse a cabo una valoración de su impacto a dos o tres años vista y pueden desplegarse medidas de mitigación apropiadas, o bien cuando el riesgo se convierte en un riesgo principal. También se consideraron y analizaron otros riesgos de impacto alto y poco probables.

Política y marco de ERM

El Marco de Gestión del Riesgo Empresarial está definido en la política de ERM, que ha sido aprobada por el Consejo. Este proceso integral y esta metodología de gestión del riesgo garantizan una identificación clara y una evaluación profunda de los riesgos a los que se enfrenta el Grupo, incluidos los emergentes. El marco de gestión del riesgo está integrado en todos los negocios del Grupo. Los riesgos empresariales se definen como cualquier riesgo que podría afectar al Plan de Negocio Estratégico a tres años ("el plan"). Los riesgos se evalúan y, si el impacto supera un cierto umbral, se representan en un mapa de riesgos empresariales, en función de la probabilidad y el impacto. Se tienen en consideración los cambios en la velocidad del impacto potencial. Asimismo, se tienen en cuenta los riesgos en eventos combinados en los que podrían producirse varios riesgos de manera simultánea. Este proceso lo dirige el Comité de Dirección, con apoyo de la función de ERM.

El Grupo considera los riesgos para el plan en el corto plazo durante un periodo de hasta dos años; a medio plazo, de tres a cinco años; y a más largo plazo, más allá de cinco años.

Los resultados del riesgo se cuantifican como el posible impacto en efectivo que sufriría el plan a lo largo de dos años. Algunas de las consideraciones no financieras son los compromisos de sostenibilidad del Grupo, la posibilidad de que se endurezca la supervisión de los reguladores y los perjuicios para la confianza de los clientes y los empleados que puedan afectar a la marca y al precio de la acción del Grupo.

Se documentan los principales controles y medidas de mitigación y se elaboran planes de respuesta adecuados. Cuando los tratamientos de los riesgos requieren tiempo para su implantación se evalúan medidas de mitigación a corto plazo y el plazo de mitigación del riesgo y se debate y acuerda la consiguiente aceptación del riesgo. Cada riesgo principal se somete a la debida supervisión por parte del Comité de Dirección.

Los mapas de riesgos de cada compañía operadora y función central son objeto de revisión por parte del Comité de Dirección o del equipo responsable de la función de cada compañía operadora.

Cuando las compañías operadoras dependen de otras partes del Grupo para la prestación de servicios, los riesgos se recogen adecuadamente en los mapas de riesgo para despejar cualquier duda sobre la responsabilidad.

La función de ERM también trabaja con otras áreas de cumplimiento normativo o funciones corporativas, como Relaciones Institucionales, Relaciones con Inversores, Asesoría Jurídica y Sostenibilidad, recurriendo a sus marcos y evaluaciones cuando resulta apropiado.

A escala de Grupo, los riesgos clave de las compañías operadoras, junto con los riesgos de tipo general del Grupo, se mantienen en un mapa de riesgos del Grupo.

Tolerancia al riesgo

IAG dispone de un marco de tolerancia al riesgo que incluye declaraciones que informan al negocio, tanto cualitativa como cuantitativamente, sobre la tolerancia del Consejo ante determinados riesgos. Cada una de las declaraciones sobre deseo de asunción de riesgo se aplica a todo el Grupo o a un conjunto específico de programas, iniciativas o actividades en el seno del Grupo. El marco se mantuvo en funcionamiento durante todo el año y el Consejo evaluó la tolerancia al riesgo estipulada en todas las declaraciones al cierre del primer semestre y al cierre del año, atendiendo a los resultados del Grupo y al grado previsto de consecución de las prioridades e iniciativas del plan de negocio estratégico aprobado por el Consejo. El Consejo pudo apreciar con satisfacción que el Grupo siguió desarrollando y ejecutando iniciativas según lo previsto a lo largo de 2022 para mitigar los riesgos de acuerdo con lo contenido en sus declaraciones, o bien que se abordaron las medidas adicionales de mitigación de los riesgos a medida que fueron surgiendo.

El marco de tolerancia al riesgo se sometió a revisión y se implementará un marco nuevo en 2023. Esto permitirá el establecimiento de tolerancias de forma más dinámica a lo largo del periodo del plan de negocio. El marco también permitirá tener en consideración ajustes para asignar prioridades adecuadamente a las distintas iniciativas a fin de buscar oportunidades y gestionar el riesgo dentro de las tolerancias al riesgo definidas. El nuevo marco está alineado con la estrategia del Grupo aprobada por el Consejo en 2022, que establece el nivel de ambición e inversión durante el periodo del plan de negocio.

Análisis de viabilidad

El análisis que realiza el Consejo sobre la viabilidad del Grupo se basa directamente en la información contenida en el marco de ERM. Al final de este informe se puede encontrar información detallada sobre nuestro enfoque, la modelación de escenarios y el análisis de viabilidad.

Funciones y responsabilidades de gestión de riesgos

Responsables de riesgos y gestión de riesgos

En todo el Grupo, los responsables de riesgos tienen la misión de identificar riesgos potenciales y gestionar adecuadamente aquellas decisiones dentro de su área de responsabilidad que podrían afectar a las operaciones de negocio y a la ejecución del Plan.

A medida que el Grupo pone en marcha actividades de transformación en las compañías operativas, el ritmo y la agilidad de los cambios generan riesgos y oportunidades. Estos riesgos relativos a la transformación son asignados a responsables de negocio, y el negocio acordará las medidas de mitigación y los plazos adecuados para su implantación, previa consulta con todos los grupos de interés afectados.

Los riesgos emergentes se evalúan y los responsables de riesgos consideran e identifican su posible impacto en los planes. Los riesgos "bajo vigilancia" a más largo plazo se someten a una revisión dentro del marco.

El equipo directivo es responsable del funcionamiento eficaz de los controles internos y de la ejecución de los planes de mitigación del riesgo acordados.

Comités de dirección de las compañías operativas

Las compañías operativas revisan los riesgos durante el año, incluyendo las revisiones semestrales de los mapas de riesgos anterior a las revisiones del mapa de riesgos del Grupo.

A continuación, comunican los riesgos que afectan al Grupo o requieren su consideración de acuerdo con el marco ERM del Grupo.

También confirman a su consejo de administración y a su comisión de auditoría (de haberlos) la identificación, la cuantificación y la gestión de los riesgos en el conjunto de su compañía operativa como mínimo una vez al año.

Existen mapas de riesgos locales para las empresas filiales, además de plataformas de apoyo del Grupo, como Group Business Services e IAG Tech.

Comité de Dirección de IAG

El Comité de Dirección de IAG revisa el riesgo a lo largo del año, incluido el mapa de riesgos del Grupo dos veces al año, con anterioridad a las revisiones de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, de conformidad con el Código de Gobierno Corporativo británico de 2018 y con el Código de buen gobierno de las sociedades cotizadas de España.

El Comité de Dirección de IAG revisa el desempeño del Grupo al cierre del primer semestre y al cierre del año frente al marco de tolerancia del riesgo y comunica a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento las evaluaciones cercanas al nivel definido de tolerancia o que lo superan.

El Comité de Dirección recomienda escenarios de tensión para aplicarlos al plan de negocio estratégico en el marco del análisis anual de viabilidad del Grupo.

Consejo de Administración y Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG

El Consejo de Administración de IAG tiene la responsabilidad general de garantizar que el Grupo cuente con un marco de gestión del riesgo adecuado y eficaz que englobe la determinación de la naturaleza y el alcance del riesgo que está dispuesto a asumir para conseguir sus objetivos estratégicos.

La Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG trata el riesgo y aborda el entorno de riesgos con regularidad a lo largo del año, al igual que lo hace el Consejo de IAG como parte de las deliberaciones generales del Consejo, además de la revisión semestral del mapa de riesgos que realiza la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG, incluida una evaluación de los resultados del Grupo frente a su tolerancia al riesgo, los escenarios de evaluación de la viabilidad y los resultados del modelado de viabilidad. La Comisión de Auditoría y Cumplimiento recibe información temprana sobre el examen que ha realizado el equipo directivo de los escenarios para permitirle cuestionar subjetividades y confirmar la lógica subyacente. A continuación revisa los resultados a final de año y realiza recomendaciones sobre la evaluación de la viabilidad y la declaración al Consejo.

El Consejo de IAG revisa anualmente el mapa de riesgos del Grupo y durante el año ha completado una evaluación robusta de los riesgos emergentes y principales del Grupo.

Función de Gestión del Riesgo Empresarial

La función de Gestión del Riesgo Empresarial presta apoyo a todo el Grupo para garantizar que los procesos de gestión de riesgos estén debidamente integrados y se apliquen de forma coherente, además de trabajar con el equipo directivo para identificar riesgos, cuestionar las evaluaciones y reforzar la cultura del riesgo en todo el Grupo. Esta función proporciona orientación sobre la gestión del riesgo empresarial y comparte las prácticas recomendadas en todo el Grupo y sus compañías operativas, manteniéndolas informadas de cualquier novedad regulatoria relacionada con el riesgo. La función es responsable de garantizar que el marco de Gestión del Riesgo Empresarial siga siendo ágil y responda a las necesidades del negocio y de sus grupos de interés.

Resumen del año

El entorno altamente regulado y competitivo, unido a la complejidad operativa de cada una de nuestras compañías, expone al Grupo a una serie de riesgos.

La exposición del Grupo al entorno de riesgos externos y las deficiencias en la resiliencia de la cadena de suministro del sector de la aviación y el impacto de la inflación, combinados con una ambiciosa agenda de transformación y cambio, han exigido evaluar cómo estaban evolucionando los riesgos y cómo estaban respondiendo a las medidas de mitigación.

Con el regreso de las operaciones al reabrirse los mercados, el Grupo ha revisado la situación macroeconómica y geopolítica para identificar riesgos emergentes y sus consecuencias para los riesgos principales actuales.

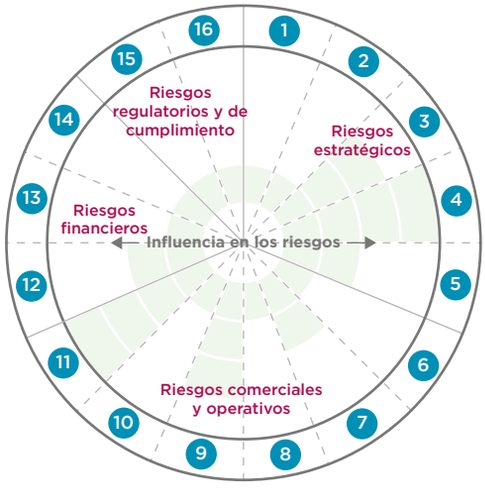
El Grupo también ha considerado la resiliencia operativa, los cambios en los riesgos de la competencia y el estado de los mercados financieros y el acceso a la financiación, las personas y la cultura en todo el Grupo, así como la satisfacción y la confianza de los clientes. La incertidumbre macroeconómica y los efectos sobre la inflación, los tipos de interés y los tipos de cambio se han reflejado en las principales evaluaciones de riesgos. El equipo directivo sigue trabajando para mitigar estos riesgos a todos los niveles del negocio e invirtiendo para reforzar la resiliencia, sin perder de vista que estos eventos de riesgo no pueden planificarse fácilmente y que las medidas de mitigación tienen un carácter más reactivo.

Las medidas empresariales aplicadas por el equipo directivo que mitigan o reducen de forma efectiva el riesgo están recogidas en el plan de negocio y los escenarios relacionados más recientes del Grupo.

A lo largo del año no se identificaron nuevos riesgos principales a través de los debates sobre riesgos. Se reconsideró un riesgo en el marco de las revisiones realizadas y se reformuló como "Resiliencia operativa" frente a "Evento que causó una alteración significativa en la red", para reconocer que el riesgo para la resiliencia operativa del negocio puede derivar de múltiples eventos combinados con un impacto notable en la red y los clientes, y que estos pueden ser más importantes para el Grupo cuando persisten durante un periodo más prolongado en comparación con que los eventos puntuales.

Influencia en los riesgos principales

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



Radar de riesgos principales

La probabilidad evaluada de materialización de cada riesgo principal

Clave

Grupos de interés

- Clientes
- Empleados
- Proveedores
- Gobiernos y organismos reguladores
- Accionistas, entidades de crédito y otros grupos de interés financieros

Vínculo con riesgos principales

Prioridades estratégicas

Tendencia del riesgo

- Aumento
- Estable
- Descenso

Consideración en los escenarios de análisis de viabilidad

Riesgo principal	Prioridades estratégicas	Grupos de interés involucrados	Tendencia del riesgo 2022	Tendencia del riesgo 2021	Escenario de viabilidad
Estratégicos					
1 **Confianza de los clientes en la marca** Director de Estrategia	1 2 3		=	↓	2
2 **Panorama de la competencia** Director de Estrategia	1 2 3		=	↑	1 2
3 **Terceros fundamentales dentro de la cadena de suministro** Director de Transformación	1 2 3		↑	↑	2
4 **Entorno económico, político y regulatorio** Director de Estrategia/Directora de Personal, Asuntos Corporativos y Sostenibilidad	1 2 3		=	=	1
5 **Aviación sostenible** Directora de Personal, Asuntos Corporativos y Sostenibilidad	1 2 3		↑	↑	2 4
Comerciales y operativos					
6 **Ciberataques y seguridad de los datos** Director de Información del Grupo	1 2 3		=	=	3
7 **Sistemas e infraestructuras de TI** Director de Información del Grupo/Director de Transformación	1 2 3		=	↑	3
8 **Resiliencia operativa** Director de Estrategia/Consejeros delegados de las compañías operativas	1 2 3		↑	=	1 2 3
9 **Personal, cultura y relaciones laborales** Directora de Personal, Asuntos Corporativos y Sostenibilidad/Consejeros delegados de las compañías operativas	1 2 3		=	↑	2
10 **Incidentes de seguridad** Consejeros delegados de las compañías operativas	1 2 3		=	=	
11 **Transformación y cambio** Director de Transformación	1 2 3		=	NEW	2
Riesgo financiero, incluido el riesgo fiscal					
12 **Financiación de la deuda** Director Financiero	1 2 3		=	=	1
13 **Riesgo financiero y de tesorería** Director Financiero	1 2 3		=	=	1
14 **Impuestos** Director Financiero	1 2 3		=	=	
Regulatorios y de cumplimiento					
15 **Estructura de gobierno del Grupo** Directora de Asesoría Jurídica	1 2 3		=	=	
16 **Incumplimiento de leyes y reglamentos clave** Directora de Asesoría Jurídica	1 2 3		=	=	

Registro de riesgos principales

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

A continuación, se exponen las previsiones sobre los riesgos clave que podrían suponer una amenaza para el modelo de negocio del Grupo, sus resultados futuros, su solvencia y su liquidez.

También se describen las circunstancias particulares que implican una mayor probabilidad de que el riesgo se materialice, en caso de que existan.

Se exponen, además, las respuestas adicionales clave puestas en práctica por la dirección en el negocio.

Esta lista no pretende ser exhaustiva, pero sí recoge aquellos riesgos que el Consejo y el Comité de Dirección consideran que tienen más probabilidades de afectar de forma sustancial al Grupo.

Estratégicos

1 Confianza de los clientes en la marca

Director de Estrategia

Prioridades estratégicas	Grupos de interés involucrados	Tendencia del riesgo 2022	2021	Escenario de viabilidad
1, 2, 3		=	↓	V

Estado La capacidad del Grupo para captar y asegurar reservas y, por lo tanto, generar ingresos depende de la percepción de los clientes y su afinidad con las marcas de las aerolíneas del Grupo, y de la reputación de servicio al cliente y valor añadido de estas. Las marcas de las aerolíneas del Grupo son, y seguirán siendo, vulnerables a una publicidad negativa sobre sucesos que afecten a sus operaciones y al servicio de atención al cliente. La fiabilidad, incluida la puntualidad, es un elemento clave de las marcas y la experiencia de cada cliente. Cuando los clientes se vieron afectados por problemas de resiliencia operativa durante el año, todas las aerolíneas trabajaron directamente con sus clientes para resolver los problemas y procurar, cuando fue posible, que pudieran llevar a cabo sus planes de viaje. IAG sigue haciendo hincapié en reforzar su orientación al cliente para velar por que sus compañías operadoras sigan adaptando y focalizando sus modelos de negocio a fin de cumplir las cambiantes expectativas de sus clientes. La percepción de los clientes sobre los viajes y sus expectativas cuando viajan están íntimamente ligadas a la salud de la marca. La capacidad de adaptación y el compromiso de nuestros empleados, como embajadores del servicio al cliente que ofrecen excelencia, son esenciales para preservar la confianza en la marca y la confianza de los clientes.

Descripción del riesgo

La erosión de la confianza de los clientes en la marca a causa de un servicio deficiente o una falta de fiabilidad en las operaciones puede comprometer la posición de liderazgo del Grupo con los clientes y, en última instancia, afectar a nuestros ingresos y rentabilidad futuros.

Si el Grupo no satisface las expectativas de sus clientes y no se compromete de forma efectiva a mantener su vínculo emocional, puede ocurrir que el Grupo tenga que hacer frente a una erosión de la marca y a la pérdida de cuota de mercado.

No estar a la altura de las expectativas de los clientes en materia de sostenibilidad, y el impacto del Grupo en sus grupos de interés y la sociedad, podrían afectar al Grupo y a sus marcas.

Relevancia estratégica

- Las marcas del Grupo se encuentran bien posicionadas en sus respectivos mercados para hacer realidad sus propuestas al cliente y generar valor comercial. Cualquier cambio en las preferencias de contacto o viaje de los clientes podría repercutir en los resultados financieros del Grupo.
- IAG seguirá centrándose en las propuestas para sus clientes a fin de garantizar su competitividad en los ámbitos que estime prioritarios desde el punto de vista de la demanda y en asegurar que esta se adapta a los cambios en las expectativas de los clientes.
- El Grupo conoce los factores clave para mejorar la percepción de la marca y la satisfacción en cada una de las marcas de sus compañías operadoras.

Medidas de mitigación

- La revisión de la cartera de marcas abarca todas las aerolíneas de IAG.
- Se han identificado las iniciativas de marca correspondientes a cada compañía operadora y estas son conformes al plan.
- La inversión en productos para mejorar la experiencia del cliente favorece las propuestas de marca y está recogida en el plan.
- Todas las aerolíneas registran y comunican a IAG su *Net Promoter Score* (NPS) para cuantificar la satisfacción del cliente.
- El Grupo de Seguimiento de Clientes de IAG se reúne mensualmente y comparte iniciativas.
- Se han implementado protocolos de higiene y de viaje en todas las aerolíneas del Grupo para incorporar los requisitos reglamentarios derivados de la pandemia de COVID-19.
- Herramientas mejoradas de gestión de las disrupciones en las aerolíneas para permitir a los clientes gestionar sus preferencias de viaje.
- Mayor flexibilidad en las políticas de reserva de las aerolíneas.
- Más atención a la experiencia global del cliente, desde la búsqueda de vuelos hasta la llegada y la recogida del equipaje.
- La estrategia de fidelización global del Grupo potencia la fidelidad del cliente con las aerolíneas de IAG.
- El énfasis del Grupo en la sostenibilidad y la aviación sostenible, incluida la estrategia sobre cambio climático de IAG para alcanzar el objetivo de cero emisiones netas de carbono en 2050.
- Un sólido proceso de análisis de cartera para determinar las inversiones adecuadas en todo el Grupo.
- El Director de Información y el Director de Transformación del Grupo son miembros del Comité de Dirección de IAG.
- Más atención a los comentarios de los clientes.

Estratégicos

2 Panorama de la competencia

Director de Estrategia

Prioridades estratégicas

Grupos de interés involucrados

Tendencia del riesgo

2022 2021

Escenario de viabilidad

Estado La recuperación de la demanda durante el año ha permitido un regreso sustancial de la capacidad en el mercado. Siguen evaluándose los efectos distorsionadores de los estímulos de los gobiernos y las ayudas públicas específicas para la aviación en el panorama de la competencia, incluidos los provistos en respuesta a la pandemia de COVID-19. El Grupo está invirtiendo en flota y productos nuevos para mantener su posición competitiva en los mercados en que operan sus aerolíneas.

IAG adquirió el 20% de Air Europa convirtiendo su préstamo convertible en agosto de 2022, y ha acordado la adquicisición del 80% restante a 23 de ferbrero de 2023, sujeto a las aprobaciones regulatorias pertinentes.

Encontrará más información en la sección de Análisis financiero.

El Grupo continúa con su labor de concienciación sobre los efectos negativos de las políticas gubernamentales sobre la aviación o asimetría de políticas, como el aumento de los impuestos sobre vuelos comerciales (*Air Passenger Duty*, APD).

Descripción del riesgo

Un aumento de la capacidad de los competidores superior al aumento de la demanda podría afectar significativamente a los márgenes.

La quiebra de cualquiera de nuestros socios de negocio conjunto podría lastrar las operaciones y los resultados financieros de las aerolíneas del Grupo.

Algunos de los mercados en los que el Grupo opera continúan estando regulados por los Estados, que en algunos casos controlan la capacidad o restringen la entrada al mercado. Los cambios en esas restricciones pueden tener un impacto negativo en los márgenes.

Relevancia estratégica

- Los mercados en los que el Grupo opera son altamente competitivos. El Grupo se enfrenta a competencia directa en sus rutas, así como a la de vuelos indirectos, servicios chárter y otras formas de transporte. Algunos competidores tienen otras ventajas competitivas, como apoyo estatal o protección frente a insolvencia.
- La regulación de la industria aérea cubre muchas de las actividades del Grupo, como los derechos de vuelo de las rutas, los derechos de aterrizaje, las tasas de salida, la seguridad y los controles medioambientales. La capacidad del Grupo para ajustarse a los cambios reglamentarios e influir en ellos es clave para mantener sus resultados operativos y financieros.

Medidas de mitigación

- El Comité de Dirección de IAG se reúne semanalmente y lleva a cabo revisiones operativas periódicas específicas de cada compañía.
- El Consejo discute la estrategia a lo largo del año y dedica dos días a realizar una revisión detallada de los planes estratégicos del Grupo.
- El área de estrategia del Grupo da apoyo al Comité de Dirección identificando dónde pueden asignarse recursos para explotar oportunidades y acelerar el cambio.
- Los departamentos y los sistemas destinados a la gestión de ingresos de las aerolíneas optimizan el rendimiento y la cuota de mercado a través de actividades de fijación de precios y gestión de inventario. Se dispusieron procesos y revisiones adicionales que permitieron un análisis diario y semanal de las rutas, en función de las necesidades, para responder antes los rápidos cambios en el entorno a consecuencia de las medidas de las autoridades.
- El Grupo mantiene un riguroso control de costes y la inversión en productos específicos para seguir siendo competitivo. La función de Compras del Grupo revisa todos los contratos esenciales.
- Las aerolíneas del Grupo están centradas en el cliente y en la resiliencia operativa.
- La cartera de marcas ofrece flexibilidad al poder incrementar la capacidad en poco tiempo según las necesidades.
- El Comité de Dirección de IAG revisa de forma regular la cuota de mercado y los resultados comerciales de los acuerdos de negocio conjunto.
- Las aerolíneas del Grupo revisan sus relaciones con socios comerciales con el apoyo del área de estrategia del Grupo, cuando procede.
- El Departamento de Relaciones Institucionales del Grupo lleva a cabo un seguimiento de las iniciativas públicas, representa los intereses del Grupo y prevé cambios probables de leyes y reglamentos.

Estratégicos

3 Terceros fundamentales dentro de la cadena de suministro

Director de Transformación

Prioridades estratégicas

Grupos de interés involucrados

Tendencia del riesgo

2022 ↑ 2021 ↑

Escenario de viabilidad

V

Estado El sector de la aviación se vio afectado por la disrupción en las cadenas de suministro globales, lo cual tuvo impacto en las entregas de aeronaves, la disponibilidad de los componentes, la disponibilidad de recursos, y/o la amenaza de huelga de los trabajadores y los servicios aeroportuarios como la Policía de Fronteras. También se vió afectado por el entorno de alta inflación, que incrementó los costes. La escasez de personal operativo en *hubs* y aeropuertos exigió ajustes de la capacidad, incluida la gestión del impacto que tuvo en los clientes y las operaciones de British Airways la decisión del Aeropuerto de Londres Heathrow de limitar el número de pasajeros durante el verano de 2022. El Grupo evaluó proactivamente sus programaciones para asegurarse de que los clientes recibían avisos con suficiente antelación sobre cualquier cambio en sus planes de vuelo cuando fuera posible y dentro del control de nuestras aerolíneas. Se tuvieron en cuenta las lecciones aprendidas por las disrupciones ocurridas durante el verano y se implementaron medidas para mejorar la resiliencia. El Grupo sigue trabajando con todos los proveedores esenciales para entender cualquier posible disrupción de sus cadenas de suministro a causa de una escasez de recursos disponibles o retrasos en la producción que pudieran demorar la disponibilidad de nuevos aviones, motores o bienes o servicios esenciales, en algunos lugares. Eso provocó que aumentaran los costes para garantizar dichos servicios. Se prestó más atención a proveedores clave, dado que el entorno de inflación estaba afectando a los salarios y al coste de los bienes, para conocer cualquier impacto en la continuidad comercial u operativa.

El Grupo sigue presionando y trabajando para sensibilizar sobre los efectos negativos de las restricciones de *air traffic contro*l (ATC) del espacio aéreo y las incidencias con motivo de las huelgas del control del tráfico para el sector de la aviación y las economías europeas, principalmente con la recuperación de la capacidad y el cierre continuado del espacio aéreo ruso. El Grupo depende del suministro de infraestructuras aeroportuarias y está condicionado por la puntualidad en la entrega de instalaciones adecuadas. El Grupo sigue oponiéndose a los incrementos desproporcionados de las tasas aeroportuarias, especialmente en Londres Heathrow.

Descripción del riesgo

IAG depende de la incorporación puntual de nuevas aeronaves y de las prestaciones de los motores de las aeronaves para mejorar la eficiencia y la resiliencia operativas y cumplir con los compromisos del programa de sostenibilidad del Grupo.

IAG depende de la finalización puntual y según el presupuesto de los cambios en las infraestructuras, en especial, en aeropuertos clave.

IAG depende de la resiliencia de las operaciones de los servicios de control del tráfico aéreo para garantizar que sus operaciones de vuelo se llevan a cabo según la programación.

IAG depende del desempeño y los costes de proveedores externos clave que prestan servicios a nuestros clientes y al Grupo, como gestores aeroportuarios, control de aduanas y empresas de catering. Los incrementos de los costes o las situaciones en las que los proveedores se enfrenten a tensiones financieras o reestructuraciones que les impidan seguir prestando servicios podrían afectar a las operaciones del Grupo.

IAG depende de la disponibilidad y la fabricación de combustibles alternativos para cumplir con sus compromisos en materia de emisiones de carbono. Para ello podría ser necesario realizar inversiones en infraestructuras en los mercados en los que el Grupo opera.

Relevancia estratégica

- Cualquier servicio o activo que un proveedor crítico preste o proporcione por debajo de un nivel óptimo puede incidir en los resultados operativos y financieros de las aerolíneas del Grupo, así como traducirse en interrupciones del servicio para nuestros clientes y perjuicios para nuestra marca y reputación.
- Las decisiones relativas a infraestructuras o los cambios de las políticas de los gobiernos, los reguladores u otros organismos podrían afectar a las operaciones, pero se encuentran fuera del control del Grupo.
- Las pistas del aeropuerto de Londres Heathrow están al límite de su capacidad.
- Un aumento descontrolado del coste de ampliación previsto podría traducirse en un aumento de las tasas de aterrizaje.
- Las tasas aeroportuarias suponen un importante coste operativo para las aerolíneas y afectan a sus operaciones.
- Las presiones inflacionistas sobre los costes en la cadena de suministro podrían aumentar el coste de los viajes.

Medidas de mitigación

- El Grupo mitiga, en la medida de lo posible, los riesgos relativos a las prestaciones de los motores y la flota, incluidos los retrasos en los vuelos y niveles inaceptables de emisiones de carbono, trabajando estrechamente con los fabricantes de motores y flota, y manteniendo la flexibilidad con los requisitos de retirada de las aeronaves actuales.
- El Grupo participa en las revisiones de los reguladores sobre los precios de los proveedores, como la revisión periódica que realiza la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido sobre las tasas aplicables en los aeropuertos de Londres Heathrow y Londres Gatwick.
- El Grupo es parte activa tanto en el ámbito de las políticas de la UE como en el de las consultas con los aeropuertos cubiertos por la Directiva relativa a las tasas aeroportuarias de la UE.
- El Grupo trabaja activamente con sus proveedores para garantizar que se mantienen las operaciones y se comprende la repercusión sobre sus negocios, implantando medidas de mitigación allí donde es necesario y minimizando la inflación.
- La función de Compras del Grupo supervisa todos los contratos esenciales en los negocios del Grupo.
- Cuando resulta viable, también se identifican proveedores alternativos.
- Iniciativas de transformación para neutralizar la inflación.

Estratégicos

4 Entorno económico, político y regulatorio

Director de Estrategia
Directora de Personal, Asuntos Corporativos y Sostenibilidad

Prioridades estratégicas	Grupos de interés involucrados	Tendencia del riesgo 2022	Tendencia del riesgo 2021	Escenario de viabilidad
1 2 3		=	=	V

Estado El impacto económico de la escasez de energía y el aumento de los costes salariales y de las materias primas provocaron una inflación importante y ensombrecieron las perspectivas económicas. El Grupo está revisando minuciosamente el impacto de la inflación salarial y de los proveedores en los márgenes y en la demanda de los clientes. El Grupo seguirá ajustando en consecuencia sus planes de capacidad en el futuro, preservando la flexibilidad para adaptarlos cuando sea necesario y posible.

La aerolíneas del Grupo utilizaron las suspensiones temporales de las normas relativas a las franjas horarias (*slots*) concedidas por los organismos reguladores en 2022. Los efectos y consecuencias de la pandemia continuaron en 2022, como la apertura gradual de China y las restricciones aún vigentes que deben cumplirse en algunos países con diversos grados de complejidad operativa de pasajeros y aerolíneas.

Se realiza un seguimiento de las tendencias macroeconómicas más amplias, como una posible recesión económica, el tono del diálogo entre Estados Unidos, Rusia y China y entre la UE y el Reino Unido, que pueden influir en los mercados y dar lugar a la imposición de políticas erróneas o aranceles. El auge de los nacionalismos y su posible impacto sobre el Grupo también es objeto de seguimiento. Recientemente se han registrado disrupciones en las cadenas de suministro en muchos mercados y el grado de disrupción y sus posibles efectos se consideran en todo el Grupo. El Grupo también tiene en cuenta los cambios de gobierno en mercados clave y las implicaciones para el comercio, la respectiva salud económica y cómo se ve la industria de la aviación en cada país. Se esperan elecciones en Reino Unido, Irlanda, España y Estados Unidos a lo largo de los dos próximos años.

Se realiza un seguimiento durante todo el año de las novedades en las relaciones internacionales relevantes, en particular aquellas que afectan a acuerdos de servicios aéreos de los que forma parte la UE o el Reino Unido, y las posiciones de las compañías operadoras de IAG se defienden en colaboración con los gobiernos nacionales. Las tendencias macroeconómicas adicionales o los posibles requisitos derivados del Brexit son objeto de supervisión por parte de la función de Relaciones Institucionales de IAG.

Encontrará más información en la sección sobre el entorno regulatorio.

Descripción del riesgo	Relevancia estratégica	Medidas de mitigación
El deterioro de la economía de uno de sus mercados nacionales o de la economía mundial podría tener un impacto sustancial en la posición financiera del Grupo, mientras que las variaciones de los tipos de cambio, los precios de los combustibles y los tipos de interés generan volatilidad.	• IAG sigue siendo sensible a las condiciones políticas y económicas de los mercados a escala mundial, particularmente en los mercados que actúan como *hub*. Todo lo siguiente puede estar influido por cambios políticos y económicos • Demanda de viajes de negocios y de ocio • Efectos de la inflación en la base de costes • Acceso a mercados en el caso de rutas nuevas o existentes • Niveles de regulación crecientes • Suministro de productos	• El Consejo de Administración y el Comité de Dirección analizan las perspectivas financieras y los resultados comerciales del Grupo por medio de los resultados mensuales de actividad, el proceso de planificación financiera y el proceso trimestral de reformulación de las previsiones. • Las revisiones se utilizan para impulsar los resultados financieros del Grupo a través de la gestión de la capacidad junto con medidas apropiadas de control de los costes, como la relación entre costes fijos y variables, la gestión de las inversiones en inmovilizado y las medidas para mejorar la liquidez. • Las perspectivas económicas externas, los precios de combustible y los tipos de cambio se tienen muy en cuenta a la hora de desarrollar la estrategia y la planificación, y estas se someten regularmente a la revisión del Comité de Dirección y el Consejo de Administración de IAG como parte de su seguimiento de los resultados del negocio. • La función de Relaciones Institucionales de IAG lleva a cabo un seguimiento de las iniciativas de los gobiernos, representa los intereses del Grupo y adelanta al Grupo y a sus compañías operadoras información sobre los posibles cambios de las leyes y reglamentos, como por ejemplo la revisión de las normas relativas a la asignación de *slots* en el Reino Unido o UE. • El Grupo interactúa con sus reguladores, gobiernos y otros representantes políticos y asociaciones sectoriales para ayudar a defender las opiniones y la contribución del Grupo y de la aviación a la sociedad y las economías.
La incertidumbre o la incapacidad de planificar y responder ante los cambios o desaceleraciones en la economía inciden en las operaciones del Grupo.		
Los cambios de gobierno pueden derivar en un cambio del sentimiento hacia la aviación y del acceso a los mercados.		
Una asimetría de políticas gubernamentales que afecten a un mercado nacional podría incrementar la carga de regulación y el coste para nuestros pasajeros.		

Estratégicos

5 Aviación sostenible

Directora de Personal, Asuntos Corporativos y Sostenibilidad

Prioridades estratégicas	Grupos de interés involucrados	Tendencia del riesgo 2022	Tendencia del riesgo 2021	Escenario de viabilidad
1 2 3		↑	↑	V

Estado IAG está comprometido a alcanzar un objetivo de cero emisiones netas de carbono en todas sus operaciones y en la cadena de suministro para 2050, además de los objetivos para 2025 y 2030. La función de Compras de Global Business Services (GBS) desempeñará un papel clave para garantizar que se cumple el compromiso relativo a las emisiones de Alcance 3 para el Grupo, siendo las calificaciones de sostenibilidad y las cláusulas de sostenibilidad en los contratos de proveedores aspectos fundamentales en las negociaciones y renovaciones de contratos futuros. IAG también se comprometió con una media de uso de un 10% de combustibles sostenibles de aviación (SAF) en toda la flota para 2030.

En julio de 2021, la UE anunció su paquete de propuestas "Fit for 55". El Grupo continúa modelando los impactos y costes potenciales, lo que incluye la eliminación de la exención fiscal para los combustibles de aviación a partir de 2024, con planes de mitigación incorporados en la planificación financiera y estratégica.

Todas las aerolíneas del Grupo han firmado contratos nuevos para la producción de SAF a fin de cumplir el objetivo del Grupo en la senda hacia la descarbonización. En general, los requisitos de la industria de la aviación exigirán inversiones en infraestructuras en los diferentes mercados para sostener la producción de SAF con vistas a cumplir con las expectativas de los clientes. La disponibilidad de SAF podría verse limitada a medio y largo plazo en los aeropuertos cubiertos por el Grupo cuando los correspondientes mercados no cuenten con objetivos medioambientales o políticas públicas tan estrictos.

IAG fue pionera en la adopción de las directrices del Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera Relacionada con el Clima (*Task Force on Climate-Related Financial Disclosures*, TCFD) para los análisis de escenarios y las evaluaciones de riesgos relacionados específicamente con el clima. El Grupo prosigue con su evaluación sobre los riesgos relacionados con el clima verificando y probando las hipótesis actualizadas sobre el crecimiento futuro del negocio, el contexto regulatorio y los precios futuros de las emisiones de carbono. El Grupo también ha incorporado previsiones sobre su impacto climático en los procesos estratégicos de planificación financiera y empresarial, y es resiliente a impactos importantes relacionados con el clima.

Consulte la sección de Riesgos y oportunidades en materia de sostenibilidad.

Descripción del riesgo	Relevancia estratégica	Medidas de mitigación
Sensibilizar a escala global sobre el cambio climático y sobre cómo las emisiones de carbono afectan a los resultados de las aerolíneas del Grupo cuando los clientes cambian a formas de transporte alternativas o reducen la frecuencia de sus viajes.	• IAG tiene el firme compromiso de ser el grupo de aerolíneas líder en materia de sostenibilidad. Por este motivo integra aspectos medioambientales en su estrategia empresarial en todas las instancias y el Grupo emplea su influencia para impulsar el avance en el conjunto del sector. • Nuestros grupos de interés y los inversores potenciales exigen certezas en relación con nuestra agenda de sostenibilidad y podrían vincular sus decisiones de compra, inversión o préstamo a nuestros compromisos y a los avances en el cumplimiento de estos. • Nuestros clientes quieren asegurarse de que nuestras aerolíneas les permiten compensar sus emisiones de vuelos.	• Estrategia contra el cambio climático de IAG para alcanzar el objetivo de neutralidad de las emisiones de carbono para 2050. • Los planes de incentivos anuales vinculan los bonus de los directivos a los objetivos de intensidad de carbono para poder cumplir el objetivo de 2025. • Todas las aerolíneas del Grupo tienen plataformas para compensar o mitigar las emisiones de vuelos de pasajeros a lo largo del tiempo. • British Airways e Iberia tienen préstamos ligados a objetivos de intensidad de carbono para 2025. • Los impactos climáticos están incorporados en los estados financieros, el balance de situación y otra información publicada relevante. • La propuesta para clientes de British Airways respecto a los créditos de renovación de carbono en BA.com ofrece de manera exclusiva compensaciones, eliminaciones o SAF. • Inversión de IAG en SAF y firma de acuerdos por parte de las compañías operadoras en 2022. • El plan de sustitución de la flota prevé la incorporación de aeronaves más eficientes en las emisiones de carbono. • Asociación con EcoVadis para trabajar con IAG GBS a fin de hacer un mejor seguimiento del desempeño en materia de sostenibilidad dentro de la cadena de suministro y mitigar los riesgos de sostenibilidad relacionados con esta. • Colaboración con ZeroAvia para explorar la tecnología de aviones propulsados con hidrógeno. • Participación en CORSIA, el plan de compensación de las emisiones de carbono para la aviación internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y en los regímenes de comercio de derechos de emisión (ETS) de la UE y el Reino Unido. • Búsqueda de colaboradores y tecnologías potenciales. • Interacción con asociaciones sectoriales en el Reino Unido, en la UE y a nivel global para conformar una política climática efectiva e impulsar el apoyo a soluciones bajas en carbono.
Los nuevos impuestos, la posible eliminación de la exención fiscal del combustible de aviación y el incremento de los derechos de emisión de carbono inciden en la demanda de los viajes en avión. Puede que los clientes decidan reducir sus vuelos.		
El sector de las aerolíneas está sujeto a unos requisitos regulatorios cada vez mayores, lo que eleva los costes y la complejidad operativa, particularmente con la asimetría de políticas en mercados clave.		
Se cumple con las exigencias de uso de combustibles sostenibles y la demanda excede la oferta o no se dispone de suministros o infraestructuras en los mercados que cubren las aerolíneas del Grupo.		

Comerciales y operativos

6 Ciberataques y seguridad de los datos

Director de Información del Grupo

Prioridades estratégicas	Grupos de interés involucrados	Tendencia del riesgo 2022	Tendencia del riesgo 2021	Escenario de viabilidad
1, 2, 3		=	=	V

Estado Los riesgos derivados de los ciberataques continúan, ya que los delincuentes tratan de explotar las vulnerabilidades de los sistemas de defensa, sobre todo a través de la ingeniería social y los comportamientos humanos. La amenaza de ataques de *ransomware* contra infraestructuras y servicios críticos aumentó como consecuencia de la guerra en Ucrania y del potencial de ciberataques promovidos por los estados. El Grupo continúa centrando sus esfuerzos en una monitorización apropiada para mitigar el riesgo.

Los regímenes normativos asociados con la seguridad de los datos y las infraestructuras también están aumentando su complejidad, dado que cada organismo regulador aplica un marco y unas directrices de información diferentes. Las aerolíneas del Grupo están sujetas a los requisitos que establece la legislación sobre privacidad, como el RGPD y la *National Information Security Directive* (NISD).

La inversión en sistemas y controles de ciberseguridad continúa según lo previsto, aunque atajar el riesgo también depende de la capacidad comercial y de la entrega de soluciones para abordar la obsolescencia técnica dentro de IAG Tech. Toda la inversión prevista está vinculada a una evaluación de la madurez a nivel del Grupo basada en una referencia estándar líder en la industria. La actividad de migración de los centros de datos a la nube en todas las aerolíneas del Grupo contribuirá a mejorar los controles de seguridad. A medida que el Grupo mejora la seguridad y su madurez, puede entender mejor la rapidez con que cambian los potenciales vectores de ataque y cómo detectarlos.

Descripción del riesgo

El Grupo podría hacer frente a pérdidas financieras, disrupción en las operaciones o la pérdida de la reputación de sus marcas con motivo de un ataque a los sistemas del Grupo por delincuentes, gobiernos extranjeros o hacktivistas.

Si el Grupo no protege convenientemente los datos de los clientes y empleados, podría incumplir las normativas, ser multado y perder la confianza de los clientes.

Los cambios en las prácticas y entornos laborales de los empleados y proveedores externos del Grupo podrían dar lugar a nuevas vulnerabilidades en el entorno de control de la ciberseguridad y los datos.

Relevancia estratégica

- Las amenazas cibernéticas siguen suponiendo un riesgo para todas las organizaciones, incluido el sector aéreo. Quienes recurren a las ciberamenazas, los delincuentes, los gobiernos extranjeros y los hacktivistas tienen la capacidad y la motivación para atacar al sector aéreo con objeto de obtener ganancias económicas o por otras razones políticas o sociales.
- La rápida evolución de este riesgo hace que el Grupo siempre presente cierto grado de vulnerabilidad.

Medidas de mitigación

- El Grupo cuenta con una estrategia de ciberseguridad aprobada por su Consejo que favorece la inversión y la planificación operativa.
- El marco de gestión del riesgo cibernético garantiza que el riesgo se analice en todas las compañías operativas.
- El Consejo de Gobierno Corporativo sobre Seguridad Cibernética evalúa cada trimestre la cartera de proyectos en este área y cada una de las compañías operativas analiza sus propios proyectos cibernéticos con una periodicidad al menos trimestral.
- El Director de Seguridad de la Información de IAG proporciona salvaguardas y experiencia en torno a la estrategia, la política, la formación y las operaciones de seguridad del Grupo.
- Se dispone de herramientas de detección y seguimiento. Los equipos de ingeniería y seguridad para el conjunto del Grupo buscan activamente identificar y responder ante amenazas y vulnerabilidades, por ejemplo, mediante pruebas permanentes de las defensas del Grupo.
- Se emplea información sobre amenazas y monitorización de superficies de ataques externos para analizar los riesgos cibernéticos a los que se enfrenta el Grupo.
- Criterios de referencia externos en relación con la postura en materia de ciberseguridad.
- Se realiza una supervisión de los sistemas críticos y los proveedores para garantizar que el Grupo entiende los datos que tiene en su poder, que estos están seguros y que se cumple la normativa.
- Todas las compañías operativas cuentan con Directores de Protección de Datos, coordinados a través de un Grupo Directivo de Privacidad de todo el Grupo.
- Las prácticas de trabajo se revisan para garantizar la integridad de la seguridad de los sistemas y los datos.
- Todos los proveedores externos han confirmado su adhesión a los requisitos de seguridad de IAG en el marco de los protocolos de seguridad revisados.
- El equipo de arquitectura de seguridad participa en los programas de migraciones a centros de datos.
- Durante el año se realizaron ejercicios de simulación de situaciones de emergencia para testar los planes de respuesta en todas las aerolíneas del Grupo.

Comerciales y operativos

7 Sistemas e infraestructuras de TI

Director de Información del Grupo
Director de Transformación

Prioridades estratégicas

Grupos de interés involucrados

Tendencia del riesgo
2022 2021

Escenario de viabilidad

Estado El Grupo reconoce la importancia de la tecnología para la transformación comercial y el crecimiento. El Director de Información (CIO) trabaja con el Director de Transformación (CTO) para procurar que las prioridades y la inversión se asignen correctamente en la transformación del Grupo. Ambos son miembros del Comité de Dirección de IAG.

El Grupo ha revisado su modelo operativo de TI y ha trasladado más recursos a equipos de productos más estrechamente alineados con las necesidades empresariales. Todos los negocios del Grupo cuentan con un Director de Información y Digital (CDIO) que representa a su negocio dentro de IAG Tech. Esto ha reforzado el enfoque de IAG Tech en el apoyo a la transformación de los activos heredados del Grupo para ofrecer experiencias digitales a los clientes. La estructura de gobierno del Comité de Dirección de IAG Tech se replica en todos los negocios del Grupo para garantizar que la inversión en TI y las necesidades de cada compañía operadora se prioricen y atiendan adecuadamente.

El Grupo depende de la solidez de sus sistemas y redes para los procesos clave relacionados con los clientes y el negocio, y está expuesto a riesgos por bajas prestaciones, obsolescencia o fallo de estos sistemas. El Grupo ha emprendido varias iniciativas de gran alcance para modernizar y actualizar sus sistemas informáticos, capacidad digital, propuestas para el cliente e infraestructuras y redes informáticas cuando resulta necesario. Se han incorporado a todos los planes de transición medidas de mitigación que dan prioridad a la estabilidad y la resiliencia operativas. Se realiza un seguimiento de las interrupciones operativas y se identifican las causas principales para ayudar a minimizar cualquier impacto en nuestros clientes y operaciones.

Descripción del riesgo

La dependencia de los sistemas y redes de TI para procesos clave de gestión del negocio y los clientes está aumentando y un fallo en un sistema crítico puede provocar importantes disrupciones en el servicio y pérdida de ingresos.

Cuando se aborda el entorno tecnológico histórico, el nivel de las transformaciones al ritmo que requieren las aerolíneas del Grupo podría interrumpir las operaciones.

La obsolescencia dentro de la cartera de activos de IAG Tech podría provocar cortes del servicio y/o interrupciones operativas o retrasos en la implementación de la transformación del Grupo.

Los disruptores tecnológicos pueden emplear herramientas para posicionarse entre nuestras marcas y nuestros clientes.

Relevancia estratégica

- IAG depende de los sistemas de TI en la mayoría de sus principales procesos de negocio. El creciente grado de integración en la cadena de suministro de IAG significa que el Grupo también depende de las prestaciones de la infraestructura de TI de sus proveedores, como por ejemplo, los operadores de equipajes en aeropuertos.
- Los competidores y los nuevos actores del mercado de viajes pueden utilizar tecnologías y herramientas digitales con mayor eficacia y causar disrupciones en el modelo de negocio del Grupo.

Medidas de mitigación

- IAG Tech trabaja con las compañías operativas del Grupo para ofrecer iniciativas orientadas al cambio digital y tecnológico a fin de potenciar la seguridad y la estabilidad.
- Las compañías operativas cuentan con Consejos de TI para revisar los plazos de entrega.
- Marco de desarrollo profesional y directivo de IAG Tech.
- Se están elaborando planes de reversión para migraciones que se realicen en infraestructuras tecnológicas críticas.
- Existen planes de control de sistemas, recuperación en caso de desastre y continuidad del negocio que mitigan el riesgo de fallo de los sistemas críticos.
- Un sólido proceso de análisis de cartera para determinar las inversiones adecuadas en todo el Grupo.
- El Comité de Dirección y el Director de Información de IAG Tech mantienen relaciones estratégicas con todos los proveedores informáticos esenciales y supervisan todos los contratos de TI esenciales en todos los negocios del Grupo.
- El Grupo continúa desarrollando plataformas como la *New Distribution Capability* (NDC), adaptando los acuerdos de distribución y pasando de canales indirectos a canales directos.
- IAG Tech sigue propiciando un contacto temprano y aprovecha nuevas oportunidades con *start-ups* y disruptores tecnológicos.

Comerciales y operativos

8 Resiliencia operativa

Director de Estrategia
Consejeros delegados de compañías operadoras

Prioridades estratégicas	Grupos de interés involucrados	Tendencia del riesgo 2022	Tendencia del riesgo 2021	Escenario de viabilidad
1, 2, 3		↑	=	V

Estado La pandemia de COVID-19 supuso un nivel de disrupción sin precedentes en el sector de la aviación y cambió la perspectiva del Grupo sobre cuán resiliente había de ser para soportar tensiones graves imprevistas. Se consideraron potenciales sucesos de alto impacto y baja probabilidad que podrían provocar alteraciones en IAG o en el sector de la aviación. Muchos de estos sucesos escapan al control del Grupo, como la meteorología adversa, otra pandemia, conflictos sociales o un atentado terrorista en ciudades cubiertas por las aerolíneas del Grupo.

El Grupo depende de terceros esenciales para la obtención de bienes y servicios, y muchos de estos terceros sufrieron problemas con los recursos, la inflación y la interrupción de las cadenas de suministro. La persistente escasez de mano de obra, la amenaza de huelgas en el sector de la aviación y las bajas por enfermedad repercutieron en el entorno operativo de las aerolíneas del Grupo y en las actividades de las empresas de las que depende el Grupo. Muchos de estos sucesos pueden darse en plazos muy cortos y poner a prueba la resiliencia operativa. Además, el Grupo tiene pendiente de completar importantes cambios en su infraestructura informática que podrían repercutir en sus operaciones. El Grupo está centrado en minimizar los posibles cortes no programados o las interrupciones que sufren los clientes reforzando aún más las redes de las aerolíneas.

Descripción del riesgo

Un suceso que cause interrupciones importantes en la red o la incapacidad de recuperarse rápidamente de las disrupciones a corto plazo puede dar lugar a pérdidas de ingresos, disrupción para los clientes y costes adicionales para el Grupo.

Las inquietudes en torno a la salud pública que afecten a las poblaciones a escala podrían tener un efecto adverso sobre el Grupo en situaciones en las que los gobiernos opten por imponer restricciones, al igual que cualquier brote pandémico futuro u otro suceso relevante que repercuta en las operaciones o en la capacidad de los clientes para viajar.

Las aerolíneas del Grupo podrían no ser capaces de dotar a sus operaciones de suficientes recursos, lo cual afectaría a los clientes y a las marcas.

Las aerolíneas del Grupo dependen de terceros esenciales para prestar servicios y cualquier fallo del nivel de servicio puede perjudicar a la resiliencia operativa y a los clientes.

Relevancia estratégica

- Las aerolíneas del Grupo pueden ver interrumpido el servicio por diferentes acontecimientos.
- Un único acontecimiento prolongado o una serie de acontecimientos muy seguidos afectan a la capacidad operativa, la situación financiera y la solidez de las marcas de las aerolíneas del Grupo.
- El Grupo ha de cumplir las restricciones y reglamentos de los gobiernos nacionales, especialmente los relacionados con la seguridad y la salud pública, de ahí que sea sensible a cualquier efecto resultante en la demanda.

Medidas de mitigación

- La Dirección cuenta con planes de continuidad del negocio dirigidos a mitigar esos riesgos en la medida de lo posible, con especial hincapié en la resiliencia operativa y financiera, así como en la seguridad y recuperación de los clientes y los trabajadores.
- Existen medidas para favorecer la resiliencia a fin de reducir al mínimo el efecto sobre los clientes y las operaciones del Grupo derivado de las incidencias en el control del tráfico aéreo por restricciones del espacio aéreo y huelgas.
- Todas las aerolíneas del Grupo están centradas en desarrollar herramientas de gestión de la disrupción para los clientes a fin de ayudarles en caso de que se den incidencias.

Comerciales y operativos

9 Personal, cultura y relaciones laborales

Directora de Personal, Asuntos Corporativos y Sostenibilidad
Consejeros delegados de compañías operativas

Prioridades estratégicas

Grupos de interés involucrados

Tendencia del riesgo

2022 2021

Escenario de viabilidad

Estado La resiliencia y la implicación de nuestros empleados y directivos son esenciales para implementar nuestros planes de transformación. Nuestros empleados son un factor crucial para el éxito futuro del Grupo. Nuestro equipo directivo es consciente de los esfuerzos de nuestro personal y de su capacidad de adaptación y compromiso para sostener la puesta en marcha y el aumento de las operaciones. La escasez de recursos y los plazos para su obtención, sobre todo en el Reino Unido e Irlanda, afectaron a la agilidad y la resiliencia operativas. El Grupo está centrado en medidas para atraer y retener en sus aerolíneas al personal de vuelo y de tierra que les permita cumplir con sus programaciones y mantener la competitividad.

El Grupo presta atención al bienestar, al ánimo y a la motivación de la plantilla, y ello incluye el promover unos modelos de trabajo ágiles e híbridos. Existen programas de fomento del bienestar para el personal del Grupo y en todos los negocios se siguen desarrollando iniciativas que buscan generar confianza y vinculación. El Grupo ha identificado las competencias y recursos que necesita para gestionar su transformación, entre las que cabe destacar el refuerzo de las capacidades de liderazgo y la ejecución de los planes de diversidad e inclusión del Grupo. Todas las compañías operativas reconocen la importante función que desempeñarán sus empleados en la recuperación y transformación del Grupo y se están enfocando en mejorar la salud organizativa y la vinculación de los empleados.

Descripción del riesgo

Cualquier ruptura del proceso de negociación con los representantes sindicales de los trabajadores puede derivar en huelgas, que pueden interrumpir las operaciones y afectar negativamente a los resultados del negocio y a la percepción que tienen los clientes de las aerolíneas.

Nuestro personal no está implicado, o no muestra el liderazgo necesario.

Los negocios del Grupo no consiguen atraer, motivar, retener o desarrollar a su personal para que ofrezca experiencia de servicio y de marca.

No existen competencias críticas para ejecutar la necesaria transformación e impulsar el negocio.

Si las aerolíneas del Grupo no pueden efectuar contrataciones para responder ante la demanda, a causa de dificultades generales de contratación en diferentes sectores de la economía, la escasez de personal podría lastrar la capacidad operativa.

Relevancia estratégica

- El Grupo tiene una gran plantilla sindicalizada y alrededor de un 89% del personal está representado por diversos sindicatos bajo convenios colectivos. IAG depende de que se alcancen acuerdos en el marco de la negociación colectiva en sus diferentes compañías operativas para que sus aerolíneas puedan operar.
- Se necesitan las competencias y la cultura adecuadas para transformar nuestro negocio al ritmo que se requiere.
- Las aerolíneas del Grupo precisan personal con conocimientos especializados para continuar operando.

Medidas de mitigación

- El intercambio constante de información, las consultas y la negociación colectiva con los sindicatos en todo el Grupo tienen lugar de forma periódica bajo la dirección de los especialistas de recursos humanos de las compañías operativas, que son expertos en relaciones laborales.
- Se procura que la remuneración se ajuste a los mercados locales en lo relativo a productividad y salario.
- Todas las compañías operativas cuentan con estrategias de personal.
- La planificación de la sucesión dentro de las compañías operativas ha sido objeto de revisión por parte del Comité de Dirección y el Consejo de IAG y se está poniendo en marcha un proceso coherente en todo el Grupo.
- Atención a la contratación y al desarrollo de competencias para gestionar y transformar nuestro negocio.
- Se han llevado a cabo encuestas de compromiso y salud organizativa de las compañías operativas y posteriormente se han desarrollado los correspondientes planes de actuación para crear una cultura positiva e inclusiva.
- Acceso a medidas de apoyo para el bienestar individual.
- El Código de Conducta de IAG se refuerza programas de concienciación anuales y con formación obligatoria para todo nuestro personal.

Comerciales y operativos

10 Incidentes de seguridad

Consejeros delegados de compañías operadoras

Prioridades estratégicas

Grupos de interés involucrados

Tendencia del riesgo

2022 2021

Estado Las aerolíneas del Grupo estuvieron centradas en una vuelta segura a las operaciones durante el año. Al aumentar la capacidad, British Airways se centró en la contratación, incorporando a nuevos tripulantes de cabina y personal de tierra y dándoles una formación apropiada para desarrollar sus habilidades y conocimientos.

La Comisión de Seguridad, Medio Ambiente y Responsabilidad Corporativa del Consejo de IAG y el Consejo de cada una de las compañías operadoras siguieron supervisando el desempeño de las aerolíneas de IAG en materia de seguridad. La responsabilidad de la seguridad recae en cada aerolínea del Grupo en función de sus normas aplicables. Se ofrecen más datos en el informe de la Comisión de Seguridad, Medioambiente y Responsabilidad Corporativa.

Descripción del riesgo

La incapacidad de prevenir o responder eficazmente ante un incidente de seguridad o inteligencia grave puede afectar negativamente a las marcas, las operaciones y los resultados financieros del Grupo.

Relevancia estratégica

- La seguridad de nuestros clientes y nuestros empleados es uno de los valores fundamentales del Grupo.

Medidas de mitigación

- Los correspondientes comités de seguridad de cada una de las aerolíneas del Grupo comprueban que las aerolíneas cuenten con los recursos y los procedimientos adecuados, donde se incluye el cumplimiento de los requisitos del Certificado de Operador Aéreo.
- Las aerolíneas del Grupo cuentan con amplios programas de formación y mantenimiento que se apoyan en un entorno de cultura justa.
- Existe un diálogo permanente en torno a la seguridad con los aeropuertos, los reguladores y las autoridades públicas en todas las redes de las aerolíneas.
- Los centros de incidentes responden de forma estructurada en caso de producirse un incidente de seguridad o inteligencia.

Comerciales y operativos

11 Transformación y cambio

Director de Transformación

Prioridades estratégicas

Grupos de interés involucrados

Tendencia del riesgo

2022 2021

Escenario de viabilidad

Estado El Grupo ha creado una Oficina de Gestión del Plan de Transformación que supervisa un conjunto aprobado de iniciativas en todo el Grupo centrado en mejorar el servicio al cliente, los ingresos y la eficiencia de caja. Muchos de los programas son plurianuales y están sujetos a una revisión constante y a las aprobaciones de las inversiones por parte del Consejo de IAG.

Descripción del riesgo

La incapacidad de transformar el negocio para implementar eficazmente iniciativas de eficiencia de los costes, de mantener o incrementar la cuota de mercado en el nuevo entorno competitivo, de ejecutar íntegramente todos los programas en el Grupo y de materializar las ventajas de las iniciativas de cambio para ofrecer plataformas y propuestas a clientes digitales en el Grupo.

El ritmo de cambio podría someter al Grupo a un riesgo de ejecución, ya que se desarrollan múltiples iniciativas en los diferentes procesos y sistemas que dan servicio a nuestras operaciones y clientes.

El impacto sobre nuestro personal de nuestra amplia agenda de cambio, si esta se gestiona de forma deficiente o descoordinada, podría dar lugar a problemas logísticos y de compromiso que podría afectar negativamente al *Net Promoter Score* (NPS), a los ingresos y a los beneficios por la eficiencia.

No se consiguen nuevas estandarizaciones, simplificaciones y eficiencias en las plataformas del Grupo.

Los competidores o los nuevos actores podrían invertir antes que el Grupo en el despliegue de tecnologías digitales, iniciativas de sostenibilidad y/o plataformas.

La importancia que concede el Grupo a la protección del efectivo, la deuda y la amortización de préstamos podría limitar la inversión disponible para ejecutar iniciativas.

Relevancia estratégica

- De la agenda de transformación depende de que el Grupo sea capaz de registrar fuertes rentabilidades y competir en un nuevo entorno en el que los efectos distorsionadores de los programas de ayudas a la aviación pueden haber permitido a los competidores acelerar sus agendas de cambio e invertir para mejorar sus capacidades y sus ofertas comerciales.

Medidas de mitigación

- El Director de Transformación supervisa todos los programas de los negocios del Grupo.
- Estructuras replicadas en las compañías operativas.
- Se utilizan indicadores sólidos e informes coherentes para evaluar los resultados con respecto al plan.
- El Comité de Dirección de IAG celebra reuniones periódicas con las compañías operativas para evaluar su agenda de transformación y los riesgos para su implementación.
- La agenda de transformación del Grupo está sujeta a la aprobación del Consejo, que supervisa regularmente sus progresos.
- Las compañías operativas desarrollan un programa de comunicación a los empleados sobre las iniciativas de cambio y los cambios que podrían afectarles.
- Se tiene en cuenta los compromisos de sostenibilidad y la agenda del Grupo en todos los programas.
- Los cambios potenciales que podrían afectar a la marca se revisan para atenuar los perjuicios que esta podría sufrir .

Riesgo financiero, incluido el riesgo fiscal

12 Financiación de la deuda

Director Financiero

Prioridades estratégicas

Grupos de interés involucrados

Tendencia del riesgo

2022 2021

Escenario de viabilidad

Estado Las entidades con calificaciones crediticias por debajo del grado de inversión podrían tener restringido el acceso a los mercados de deuda no garantizada, lo cual puede reducir las opciones de financiación externa a disposición del Grupo para nuevas aeronaves o, en caso de que decida refinanciar deuda con vencimiento próximo. El Grupo obtuvo financiación para todas las entregas de aviones durante 2022 mediante acuerdos normales de financiación de aeronaves a largo plazo. La subida de los tipos de interés también incrementa el coste del servicio de la deuda caso de la deuda a tipo variable y la deuda nueva. A 31 de diciembre de 2022, aproximadamente una cuarta parte de la deuda del Grupo era a tipo variable.

Encontrará más información en la sección de Análisis financiero.

Descripción del riesgo

La incapacidad de financiar las operaciones corrientes, los pedidos de aeronaves en firme y los planes de crecimiento de la flota.

Las nuevas líneas de financiación, además de la amortización de las líneas existentes, y los programas de ayudas de los gobiernos (en su caso) podrían repercutir en los planes de transformación del Grupo y en los plazos previstos por IAG para volver a abonar dividendos a sus accionistas.

Unos tipos de interés más altos en el mercado para la financiación nueva o la refinanciación podrían afectar a la base de costes del Grupo.

Relevancia estratégica

- El Grupo soporta una carga de deuda sustancial que es preciso amortizar o refinanciar. La capacidad del Grupo para financiar las operaciones corrientes, los pedidos de aeronaves en firme y los planes de crecimiento futuro de la flota depende de varios factores, incluidas las condiciones financieras del mercado, el interés de las entidades financieras por conceder financiación garantizada con aeronaves y la percepción de los mercados financieros sobre la resiliencia futura y los flujos de efectivo del Grupo.

Medidas de mitigación

- El Consejo y el Comité de Dirección de IAG revisan con regularidad la situación financiera y la estrategia financiera del Grupo.
- El Grupo ha mantenido un énfasis claro en la protección de la liquidez, con alrededor de 14.000 millones de euros de liquidez a 31 de diciembre de 2022.
- Durante 2022 el Grupo amplió en un año la disponibilidad de su línea de crédito renovable de 1.755 millones de dólares estadounidenses, hasta marzo de 2025.
- Mantenimiento de una sólida relación con bancos, prestamistas y arrendadores.
- Planificación de escenarios para diferentes entornos financieros.

Riesgo financiero, incluido el riesgo fiscal

13 Riesgo financiero y de tesorería

Director Financiero

Prioridades estratégicas	Grupos de interés involucrados	Tendencia del riesgo 2022	2021	Escenario de viabilidad
1, 2, 3		=	=	V

Estado El aumento de los costes del combustible se mitigó en parte gracias a la política de coberturas de combustible del Grupo. El acceso a instrumentos de cobertura de combustible o la capacidad para trasladar el aumento de los costes de combustible a los clientes podrían influir en los beneficios del Grupo. El Grupo sigue evaluando la fortaleza del dólar estadounidense frente al euro y la libra esterlina, y sus posibles efectos en los resultados operativos del Grupo. Todas las aerolíneas adquieren coberturas en línea con la política de coberturas del Grupo.

El método de gestión del riesgo de combustible, del riesgo financiero, del riesgo de tipos de interés, de las proporciones de deuda a tipo fijo y variable y del riesgo de crédito de las contrapartes financieras y la exposición del Grupo por ámbitos geográficos siguen evaluándose para garantizar que el Grupo puede responder adecuadamente ante los rápidos cambios en el entorno financiero. Para obtener información más detallada, consulte los estados financieros del Grupo.

Descripción del riesgo	Relevancia estratégica	Medidas de mitigación
La incapacidad de gestionar la volatilidad de los precios del petróleo y sus derivados.	• La volatilidad del precio del petróleo y sus derivados puede tener un impacto sustancial en los resultados operativos del Grupo. • La volatilidad de las monedas distintas de las divisas locales de las aerolíneas puede tener un efecto sustancial en los resultados operativos del Grupo. • La volatilidad de los tipos de interés variables puede tener un impacto sustancial en los resultados operativos del Grupo. • El Grupo está expuesto al incumplimiento de los contratos financieros, lo que puede provocar pérdidas económicas.	• El riesgo asociado al precio del combustible se cubre en parte mediante la compra de derivados del petróleo con arreglo a la tolerancia al riesgo del Grupo. • Todas las aerolíneas adquieren coberturas acordes con la política específica del Grupo, bajo la supervisión del área de Tesorería del Grupo. • La Comisión de Autoría y Cumplimiento y el Comité de Dirección de IAG revisan las posiciones del Grupo en derivados de combustible y tipos de cambio. • El riesgo de divisas se cubre conciliando los flujos de entrada y salida y gestionando el excedente o el déficit a través de derivados de tipos de cambio. • Todas las aerolíneas revisan las rutas a países con controles de divisas para hacer un seguimiento de los retrasos en la repatriación de efectivo y/o países con un riesgo elevado de devaluación de su moneda. • El impacto de las subidas de los tipos de interés se atenúa mediante la estructuración de nueva deuda seleccionada y contratos de arrendamiento a tipos fijos durante su vigencia y mediante instrumentos derivados. • El Grupo aplica límites al riesgo de contraparte financiera por aerolínea y por tipo de exposición y supervisa permanentemente el riesgo financiero y de contraparte. • El Comité de Dirección y la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG revisan periódicamente los riesgos financieros y los importes cubiertos. Cualquier posición fuera de los límites de la política ha de ser aprobada por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG.
La incapacidad de gestionar el riesgo de divisas en relación con los ingresos, las compras, el efectivo y la deuda en divisas distintas de las divisas locales de las aerolíneas: el euro y la libra esterlina.		
La incapacidad de gestionar el impacto de las variaciones de los tipos de interés sobre la deuda a tipo variable y los arrendamientos operativos a tipos variables.		
La incapacidad de gestionar la exposición crediticia a contrapartes financieras derivada de inversiones en efectivo y negociación de derivados.		

Riesgo financiero, incluido el riesgo fiscal

14 Impuestos

Director Financiero

Prioridades estratégicas

Grupos de interés involucrados

Tendencia del riesgo

2022 2021

Estado Las cuestiones tributarias se gestionan de acuerdo con la estrategia fiscal, que puede consultarse en el apartado de políticas corporativas del sitio web de IAG. Se ofrece más información sobre los impuestos que paga y recauda IAG en la nota 10 a los estados financieros del Grupo.

Descripción del riesgo

El Grupo está expuesto a riesgos fiscales sistémicos como consecuencia de cambios en la legislación fiscal y las normas contables; o cuando las autoridades fiscales cuestionan la interpretación o aplicación de dicha legislación.

Las empresas y los consumidores podrían sufrir una mayor presión fiscal como resultado de los planes de los gobiernos de subir los impuestos medioambientales, reformar el marco tributario internacional y reducir los niveles de deuda pública, incrementados por las ayudas para combatir la pandemia de COVID-19.

Las expectativas de los grupos de interés en relación con la conducta fiscal de las grandes empresas podrían dar lugar a un riesgo reputacional derivado de la gestión de los impuestos por parte del Grupo.

Relevancia estratégica

- El pago de impuestos es una obligación legal. Los cambios en la normativa fiscal, incluidas las modificaciones de los tipos impositivos, pueden elevar los pagos de impuestos del Grupo y añadir complejidad al cumplimiento de dichos cambios. La estrategia fiscal del Grupo tiene como objetivo conjugar las necesidades de nuestros grandes grupos de interés, partiendo de la premisa de que los impuestos son una de las contribuciones positivas del Grupo a las economías y al conjunto de la sociedad en los países en los que IAG desarrolla su actividad.

Medidas de mitigación

- El Grupo cumple con la política fiscal aprobada por el Consejo de IAG y está comprometido con el cumplimiento de toda la normativa fiscal, con actuar con integridad en todo lo relacionado con los impuestos y con colaborar abiertamente con las autoridades fiscales.
- El riesgo fiscal lo gestionan las compañías operativas en coordinación con el departamento fiscal de IAG.
- El Consejo supervisa el riesgo fiscal a través de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.
- El Grupo busca atender las expectativas de sus grupos de interés sobre asuntos fiscales; así, por ejemplo, lleva a cabo una labor de cooperación con las autoridades fiscales e interactúa con organizaciones no gubernamentales.
- El Consejo de IAG revisa la estrategia fiscal anualmente.

Regulatorios y de cumplimiento

15 Estructura de gobierno del Grupo

Directora de Asesoría Jurídica

Prioridades estratégicas

Grupos de interés involucrados

Tendencia del riesgo

2022	2021
=	=

Estado La industria de la aviación sigue desarrollando su actividad bajo un conjunto de restricciones de nacionalidad y de otro tipo, algunas de las cuales determinan el acceso a los mercados en virtud de los acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos, mientras que otras determinan la idoneidad para obtener las licencias de funcionamiento pertinentes. El Grupo seguirá alentando a los grupos de interés a que normalicen la propiedad de las aerolíneas en sintonía con otros sectores empresariales.

Encontrará más información en la sección de Gobierno corporativo.

Descripción del riesgo

IAG podría afrontar dificultades en relación con su estructura de propiedad y control.

Relevancia estratégica

- Las aerolíneas están supeditadas a un nivel significativo de control regulatorio. Para que las aerolíneas mantengan sus licencias de actividad de la UE, una aerolínea de la UE debe ser de mayoría accionarial y estar efectivamente controlada por accionistas de la UE. British Airways sigue siendo una aerolínea británica y no está sujeta a este requerimiento.

Medidas de mitigación

- Las estructuras de gobierno que el Grupo tiene implantadas incluyen las estructuras nacionales destinadas a proteger los derechos sobre las rutas de Aer Lingus, British Airways e Iberia y sus licencias de actividad. Estas políticas han sido aprobadas por las autoridades reguladoras nacionales correspondientes.
- IAG seguirá supervisando los cambios regulatorios que afectan a la propiedad y el control de las aerolíneas en el Reino Unido y la UE.

16 Incumplimiento de leyes y reglamentos clave

Directora de Asesoría Jurídica

Prioridades estratégicas

Grupos de interés involucrados

Tendencia del riesgo

2022	2021
=	=

Estado El Grupo ha continuado prestando la máxima atención al cumplimiento de los reglamentos clave y a lo largo del año se han seguido impartiendo programas de formación obligatorios. Para obtener información sobre los riesgos regulatorios relacionados con la seguridad, consulte el riesgo de “Incidentes de seguridad”.

Descripción del riesgo

El Grupo está expuesto al riesgo de que ciertos empleados o grupos de empleados actúen con un comportamiento impropio o no ético que cause un perjuicio reputacional o acarree multas o pérdidas para el Grupo.

Relevancia estratégica

- Desempeñar nuestra actividad conforme a la normativa y con integridad es fundamental para los valores del Grupo, así como para las expectativas de sus clientes y sus grupos de interés.

Medidas de mitigación

- IAG cuenta con marcos claros que incluyen políticas para todo el Grupo diseñadas para garantizar el cumplimiento y supervisadas por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG.
- Existen programas de formación obligatorios para instruir a los empleados sobre estas cuestiones con arreglo a sus funciones.
- Las compañías del Grupo cuentan con el apoyo y el asesoramiento de profesionales de cumplimiento normativo especializados en la legislación sobre competencia y prevención de sobornos.
- El Código de Conducta de IAG se refuerza con una formación anual obligatoria y programas de concienciación para todo nuestro personal.
- Todas las compañías operativas cuentan con Directores de Protección de Datos.

Análisis de viabilidad

Los consejeros han evaluado las amenazas y tendencias clave a las que se enfrenta el sector, los riesgos y oportunidades emergentes derivados de la pandemia, así como otros riesgos específicos del sector y del Grupo que podrían repercutir en el plan de negocio del Grupo:

- Estos factores se consideran a la luz de su impacto sobre nuestro modelo de negocio y nuestra pertinencia, nuestras actividades, nuestros clientes y nuestra situación financiera, y abarcan los cambios en la regulación, las tendencias y comportamientos de los clientes, las predicciones macroeconómicas sobre el crecimiento, las oportunidades de mercado regionales, las tendencias tecnológicas, las consecuencias medioambientales y los cambios en las infraestructuras que podrían afectar a nuestras operaciones, así como otras amenazas más graves para la industria de la aviación.
- A la hora de elaborar el plan de negocio a tres años del Grupo, el Comité de Dirección y el Consejo han estudiado consideraciones a más largo plazo en combinación con las prioridades de los riesgos del negocio.
- El Consejo también ha celebrado su reunión anual de estrategia, además de reuniones de revisión durante el año. A resultas de este proceso, se han identificado prioridades, retos y oportunidades a corto, medio y largo plazo y se han acordado acciones.

Modelado de escenarios

El Grupo lleva a cabo extensos análisis, previsiones y modelados de escenarios durante todo el año. Las tensiones reflejan las características específicas de los mercados y regiones que afectan a las aerolíneas del Grupo, así como el análisis realizado a nivel de Grupo.

Al considerar la viabilidad del Grupo, los consejeros evaluaron el panorama de riesgos y recomendaron las siguientes hipótesis pesimistas, que son graves, pero plausibles.

1. Hipótesis Pesimista
2 4 8 12 13

2. Transformación comercial y resiliencia operativa
1 2 3 5 8 9 11

3. Ciberseguridad e infraestructura informática
6 7 8

4. Sostenibilidad
5

En la página siguiente se proporciona información completa de los escenarios modelados

Vínculo con riesgos principales

Los consejeros han evaluado las tendencias a más largo plazo del sector, las específicas del Grupo y las no específicas del sector en un plazo superior al periodo cubierto por el plan, por ejemplo la normativa sobre el cambio climático, las propuestas de infraestructuras en hubs, la disponibilidad y los plazos de incorporación a la flota de tecnologías que serán beneficiosas para el medio ambiente, la transferencia a la nube y su aprovechamiento y la innovación disruptiva. Eso podría obligar al negocio a plantearse respuestas estratégicas y planes de adaptación y podría exigir el despliegue de nuevas competencias de cara a un posible impacto en el plan del Grupo.

- Otras cuestiones que cabe mencionar incluyen:
  - Las tendencias económicas y los cambios en la relación de fuerzas de las economías en el mundo, incluidas las dinámicas de mercado, la inflación, el panorama competitivo y los cambios en el comportamiento de los clientes o las actitudes ante los viajes.
  - Las cadenas de suministro y la conectividad, el movimiento de bienes, las presiones inflacionistas y de disponibilidad sobre proveedores clave.
  - Los costes derivados del cumplimiento de la normativa medioambiental y sobre el cambio climático y/o la indisponibilidad de infraestructuras en los países para cumplir con los compromisos o las exigencias de los gobiernos.
  - Áreas que planteen riesgos u oportunidades para el Grupo, como la disponibilidad de mano de obra, la lucha por el talento, las metas de diversidad e inclusión, las formas híbridas de trabajar y las diferentes expectativas de desarrollo profesionales de quienes se incorporan al mundo laboral y a la industria de la aviación.
  - Los cambios estructurales en la forma en que viajan los clientes y las posibles consecuencias macroeconómicas del aumento del desempleo y la inflación.
  - El posible impacto económico a largo plazo del Brexit.
  - La capacidad de adaptación del Grupo ante sucesos futuros que afecten a la aviación o a los mercados globales, los mercados financieros, los tipos de interés y los tipos de cambio, particularmente al dólar estadounidense.
  - Las expectativas de los grupos de interés en relación con los compromisos de actuar con integridad para proteger el planeta, sobre todo en relación con las consecuencias del cambio climático y las emisiones de carbono.

La dirección ha valorado y el Consejo ha considerado los riesgos a más largo plazo relativos a la sostenibilidad y el clima aplicando técnicas de análisis de escenarios según se indica en el proceso del Grupo de Trabajo sobre Divulgación de Información Financiera relacionada con el Clima (TCFD). Se puede encontrar más información en el Informe de sostenibilidad.

Al evaluar la viabilidad del Grupo a efectos de este informe, los Consejeros han valorado el panorama de riesgos a los que se enfrenta el Grupo y han planteado escenarios pesimistas graves, pero plausibles, que podrían afectar al plan de negocio a tres años actualizado del Grupo con el fin de determinar su resiliencia ante dichos impactos. Los resultados de la aplicación de estos escenarios al plan han sido presentados antes y después de una evaluación de la posible eficacia de las medidas de mitigación que el equipo directivo cree que podrían estar razonablemente disponibles durante este periodo (y no incluidas ya en el plan).

- Los escenarios han sido definidos por la dirección y diseñados para tener en cuenta los riesgos principales que podrían materializarse durante el periodo de viabilidad y que podrían suponer una amenaza para la posición de liquidez del Grupo y, por tanto, para su sostenibilidad financiera. En cada supuesto se han tenido en cuenta los efectos sobre la liquidez, la solvencia y la capacidad para captar financiación en un entorno incierto y volátil.
- A la hora de considerar las medidas de atenuación, los consejeros han evaluado aquellas que están a disposición del negocio más allá de las reducciones de los gastos de las operaciones, como nueva financiación, planes de inversión en inmovilizado y posibles enajenaciones. Opciones que anteriormente podrían no haberse considerado se presentaron al Consejo para su evaluación. A la hora de revisar y aprobar los escenarios, el Consejo consideró, entre otras cuestiones, la disponibilidad y suficiencia de las posibles medidas de atenuación, la velocidad prevista de implantación en respuesta a la incertidumbre y la flexibilidad futura necesaria para que el Grupo siga adaptándose en función de las necesidades.
- El equipo directivo ha puesto de relieve las sensibilidades de los supuestos de los escenarios y estas han sido cuestionadas por el Consejo. Además, el Consejo revisó los resultados de las pruebas de resistencia inversas en la capacidad y los márgenes, que demostraron el nivel de reducciones sostenidas de la capacidad, de tal modo que las pérdidas se limitaron a lo que se había observado durante la pandemia y las pérdidas daban pie a un descenso de los márgenes (antes de medidas de atenuación) que provocaría que el Grupo utilizase toda la liquidez disponible (incluidos el efectivo y las líneas de crédito disponibles y no dispuestas), y lo comparó con los resultados de los escenarios.

Modelado de escenarios

No.	Título	Vínculo con riesgos principales
1	**Hipótesis Pesimista**	
	La Hipótesis Pesimista del plan recoge diversos riesgos que afronta el Grupo, incluidos los riesgos para las economías después de la pandemia y a consecuencia de la guerra en Ucrania. El escenario configura una combinación de efectos adversos comerciales y operativos que resultarían en reducciones de la capacidad superiores a los supuestos del plan de negocio del Grupo. Además, también se ha considerado una Hipótesis Pesimista más grave con más factores sensibles, incluido el aumento de los precios del combustible. Entre las consideraciones económicas figuran el impacto en la demanda de las presiones económicas globales resultantes de una reducción de los ingresos y un aumento de los gastos de explotación debido a las tensiones inflacionistas. Las consideraciones operativas tienen en cuenta la interrupción de las operaciones derivada de la capacidad aeroportuaria, los problemas de obtención de recursos o las huelgas y nuevas interrupciones de la programación de vuelos a consecuencia de una meteorología adversa, cambios en la necesidad de recursos en invierno u otros problemas operativos. La reducción de la capacidad modelada a partir de estas consideraciones afecta aún más a los ingresos del Grupo. La Hipótesis Pesimista supone que se deberá recurrir a 350 millones de euros de los 3.300 millones de euros de las líneas de crédito disponibles para fines generales, suponiendo que no se adopten otras acciones mitigadoras. En el marco de este modelado, se consideraron algunos de los factores clave que podrían influir en la evolución del efectivo en la Hipótesis Pesimista. Se consideraron medidas de atenuación de los costes en todas las partidas de gastos de explotación, incluida la sensibilidad de una variabilidad de los costes menor de la prevista. El combustible se modeló directamente, sobre la base de las curvas de precios del combustible y los planes de coberturas. Dentro de los escenarios, se aplicaron ajustes al capital circulante y la inversión en inmovilizado. Estos escenarios presuponen que el Grupo es capaz de seguir consiguiendo financiación para futuras entregas de aeronaves, después de financiar con éxito todas las entregas de aeronaves durante 2020, 2021 y 2022, y que, además, maneja otras acciones de mitigación potenciales, incluidas las enajenaciones de activos, que aplicaría en el caso de que la evolución de la liquidez fuera adversa. El Grupo ha considerado la adquisición de Air Europa Holdings a efectos del análisis de viabilidad. El periodo hasta junio de 2024 de esta Hipótesis Pesimista también se ha aplicado como la Hipótesis Pesimista expuesta en el análisis de empresa en funcionamiento (para más información véase la nota 2 de los estados financieros del Grupo).	**2, 4, 8, 12, 13**
2	**Transformación comercial y resiliencia operativa**	
	Posibilidad de pérdida de ingresos debido a retrasos en la consecución y materialización de los beneficios de las iniciativas de transformación del negocio y aumento de los costes de asegurar los niveles de recursos adecuados. Pérdida de ingresos en algunas aerolíneas de IAG a causa de cancelaciones de vuelos preventivas con el resultado de impacto reputacional en respuesta a los problemas de recursos. Aumento de la pérdida de plantilla y de las huelgas en todas las aerolíneas de IAG debido a la naturaleza y el ritmo de los planes de transformación incrementan los costes y afectan a los ingresos. Se contempla un mayor impacto en los ingresos a consecuencia de la menor capacidad debida a las restricciones a la capacidad aeroportuaria y relativas al control del tráfico en el espacio aéreo.	**1, 2, 3, 5, 8, 9, 11**
3	**Ciberseguridad e infraestructura informática**	
	Tensión para modelar el impacto de un ataque de *ransomware* en alguna de las aerolíneas de IAG. El escenario presupone un periodo de interrupción de una semana a consecuencia del ataque hasta que se restablezca por completo la conectividad, lo que repercute en los clientes y en las operaciones de la aerolínea afectada. También presupone pérdidas de ingresos debido a las interrupciones de las operaciones en la aerolínea afectada, con efectos secundarios para otras aerolíneas de IAG, debido a la necesidad de aislar y desconectar las plataformas de credenciales compartidas del Grupo. También se pierden ingresos debido a las consecuencias reputacionales y el aumento de los costes derivados del reglamento 261 de la UE. Dentro de los costes asociados a la recuperación del incidente, cabe mencionar las disrupciones durante el periodo de investigación, como mayores gastos de TI, así como impactos en la marca y la posibilidad de investigaciones y multas de los reguladores. Además, el escenario contempla una interrupción del servicio imprevista debida a la actividad de migración de los centros de datos, lo que resultaría en cancelaciones de vuelos con poca antelación que causarían más pérdida de ingresos e incrementarían los costes derivados del reglamento 261 de la UE.	**6, 7, 8**
4	**Sostenibilidad**	
	Una creciente presión sobre los ingresos procedentes de las operaciones de corto radio en todo el Grupo para reflejar los cambios en las actitudes de los clientes hacia los vuelos de corto radio cuando existen otras opciones de viaje, con la imposición adicional de costes derivados del uso de combustibles sostenibles (con escasa o nula capacidad para trasladárselos al cliente). También se contemplaron unos ingresos transatlánticos por debajo de las expectativas del plan para reflejar el posible cambio a largo plazo de los comportamientos respecto a los viajes de negocios corporativos. Asimismo, se consideró en el escenario el impacto en los ingresos de la disrupción de la programación debido a acontecimientos meteorológicos extremos, junto con los mayores costes derivados de nuevos impuestos y más costes de combustible en los años 2 y 3 debido a mandatos gubernamentales relativos a los biocombustibles. El Grupo también evalúa y modela las consideraciones a largo plazo relativas a los efectos del cambio climático y las iniciativas en materia de emisiones de carbono y regulación para abordarlos dentro del sector de la aviación, como la implementación de nuevas políticas regulatorias, los costes del carbono y el coste y la disponibilidad de combustibles sostenibles de aviación (SAF).	**5**

Declaración de viabilidad

Los consejeros evaluaron la viabilidad del Grupo a lo largo de tres años, hasta diciembre de 2025. Tuvieron en cuenta el entorno macroeconómico mundial y la incertidumbre después de la pandemia, así como la situación de la industria de la aviación y su cadena de suministros, los supuestos del plan, la estrategia del Grupo y la tolerancia al riesgo del Consejo. Aunque las perspectivas del Grupo se analizan conforme a un periodo más largo, los consejeros determinaron que tres años es un marco adecuado para llevar a cabo una evaluación en este sentido, pues es conforme con el periodo de planificación estratégica del Grupo (como se refleja en el plan) y las incertidumbres externas a las que se enfrenta el sector de la aviación en su conjunto difieren enormemente de la experiencia hasta la fecha y siguen provocando cambios en el entorno de riesgos externos. El Consejo es consciente del ritmo de cambios que necesita el Grupo para seguir adaptándose y respondiendo ante este entorno, además de las rápidos variaciones en el panorama de la competencia y las condiciones macroeconómicas generales.

El Grupo ha modelado el impacto de las medidas de mitigación para compensar un mayor deterioro de la demanda y la capacidad, como las reducciones de los gastos de explotación y la inversión en inmovilizado. El Grupo espera poder seguir consiguiendo financiación para futuras entregas de aeronaves y, además, maneja otras acciones de mitigación potenciales que aplicaría en el caso de que la evolución de la liquidez fuera adversa.

Se pueden encontrar más detalles sobre la financiación mediante deuda en la información sobre el Principio de Empresa en Funcionamiento, en la nota 2 a los estados financieros del Grupo.

Sobre la base de esta evaluación, los consejeros tienen expectativas razonables de que el Grupo podrá seguir operando, haciendo frente a sus obligaciones a su vencimiento y captando la financiación que necesite durante el periodo comprendido hasta diciembre de 2025. Sin embargo, lo anterior está sujeto a una serie de importantes factores que escapan al control del Grupo. Para llegar a esta evaluación, los consejeros han formulado los siguientes supuestos a la hora de abordar el plan y la Hipótesis Pesimista (el escenario más grave y plausible dentro de las hipótesis de viabilidad consideradas):

- Que el Grupo seguirá teniendo acceso a opciones de financiación y que los mercados de capitales mantendrán un grado de estabilidad e interés por conceder financiación al sector de la aviación;
- Que el Grupo podrá poner en marcha los posibles cambios estructurales adicionales que requiera, de acuerdo con los procesos de consulta con los sindicatos y las aprobaciones de los reguladores;
- Que una futura pandemia de COVID-19 u otras restricciones relacionadas con la salud pública no dan lugar a nuevas reducciones de la capacidad e inmovilizaciones de aviones prolongadas y sustanciales más allá de 2022, y no con la intensidad del segundo trimestre de 2020, dado que los gobiernos son reacios a asumir el impacto económico y las tensiones que provocarían en sus respectivas economías;
- Que cualquier nueva cepa de virus o amenaza para la salud pública que surja durante el periodo de viabilidad podrá ser gestionada dentro de los marcos sanitarios y diagnósticos actuales y no dará pie a los gobiernos a aplicar nuevas regulaciones que afecten considerablemente a las operaciones de nuestras aerolíneas.

Si se materializa otro escenario de riesgo que resulte en un perjuicio para la liquidez superior al que contempla la Hipótesis Pesimista y otras tensiones consideradas, el Grupo necesitaría poner en marcha nuevas medidas de mitigación y probablemente tendría que conseguir financiación adicional por encima de la que tiene prevista para el 23 de febrero de 2023.

Compromiso de los empleados para apoyar la recuperación

Contexto del compromiso

IAG continuó afrontando una considerable incertidumbre en el entorno político y regulatorio a lo largo de 2022, entre otras razones porque las restricciones a los viajes diseñadas para reducir la propagación del COVID-19 siguieron vigentes en todo el mundo en diferente medida según las regiones. Por tanto, IAG interactuó a lo largo del año con los responsables políticos para conocer y gestionar los cambios en las normas de viaje, así como para explicar las ventajas de volver a la normalidad en los viajes. Fomentamos el interés sobre cuestiones clave, sobre todo en sostenibilidad, donde la intervención regulatoria puede proporcionar un beneficio tanto para los clientes y todos los grupos de interés del conjunto de la sociedad, como al propio IAG.

Los efectos de la pandemia en 2022 se han dejado sentir no solo por las consecuencias de la restricción a los viajes, sino también por las repercusiones en otras áreas específicas de la política de la aviación y en el enfoque de los reguladores. El ritmo de los cambios políticos en el Reino Unido, y los consecuentes impactos en los negocios, también han requerido más atención y toma de contacto con los nuevos gobiernos.

IAG defiende los beneficios económicos y sociales de la aviación al conectar a las personas y las empresas, facilitar el comercio y posibilitar las relaciones internacionales. Para ello, el Grupo interactúa principalmente con los gobiernos y reguladores de los países en los que sus aerolíneas operan y con las instituciones de la Unión Europea, trabajando estrechamente con nuestra asociación Airlines 4 Europe. También contribuimos con nuestra participación en foros de política supranacional, como la OACI (a través de la IATA), e interactuamos directamente con gobiernos en mercados clave de todo el mundo para impulsar el acceso a dichos mercados o tratar cuestiones relacionadas con la actividad de nuestras compañías operadoras.

COVID-19

Restricciones a los viajes

La eliminación de la restricción a los viajes ha sido un proceso gradual a lo largo del año, con cambios a intervalos irregulares. Por ejemplo, si bien la Comisión Europea aconsejaba el 1 de marzo que todos los países de la UE básicamente permitieran viajar a todas aquellas personas con una pauta de vacunación completa, a lo largo de 2022 no hubo uniformidad en cuanto a los requisitos exigidos en el conjunto de la UE. Aunque se permitió viajar a España en la temporada de verano, no se levantaron todas las restricciones de entrada hasta septiembre.

El 6 de marzo se eliminó en Irlanda la obligación de que los pasajeros que llegaran al país rellenaran formularios de localización de pasajeros y presentaran prueba de vacunación. A esto le siguió la retirada el 16 de mayo del Protocolo de Aviación del Gobierno irlandés, que cubría las restricciones restantes relativas a la pandemia de COVID-19.

En el Reino Unido, todos los requisitos de viajes se levantaron el 18 de marzo y el gobierno británico reconoció explícitamente la importancia de los viajes para el país eliminando esas obligaciones a tiempo para las vacaciones de Semana Santa.

El requisito de que los viajeros estén vacunados contra la enfermedad sigue vigente en muchos mercados clave, incluido Estados Unidos. Las compañías operadoras de IAG han incorporado las necesarias comunicaciones con los clientes, pero las variaciones en los detalles de las normas en todo el mundo significan que es necesario seguir atentos a los cambios.

En algunos países, principalmente asiáticos, las restricciones a los viajes siguen presentando notables barreras para reanudar las operaciones normales. En estos casos, en los que las aerolíneas tienen que cumplir requisitos complejos, IAG y sus compañías operadoras continúan interactuando, tanto directamente como a través de los respectivos reguladores nacionales, con las autoridades pertinentes para simplificar y eliminar normas heredadas.

Otros efectos en 2022

Si bien es cierto que la aviación internacional, de naturaleza estratégica y donde la seguridad es un aspecto crítico, siempre ha requerido que los gobiernos y los reguladores tengan un papel en el sector, IAG observa que uno de los legados de la pandemia es la tendencia de los gobiernos a buscar una mayor implicación en la industria de la aviación que en épocas anteriores. En el Reino Unido esto ha supuesto un mayor control y mayores exigencias de información. IAG ha trabajado con British Airways y sus otras compañías operadoras para reducir la carga administrativa asociada mediante una interacción positiva y regular.

Durante 2022, la demanda se recuperó prácticamente como IAG había previsto; sin embargo, la gran cantidad de tiempo necesario para proveer de recursos que pudiesen satisfacer esa demanda no podía haberse previsto y supuso un reto de primer orden para todas las partes del sistema de la aviación. Aerolíneas, aeropuertos, operadores en tierra y proveedores de servicios de navegación aérea en diferentes partes del mundo experimentaron considerables dificultades operativas, lo que resultó en retrasos y cancelaciones de vuelos en la primavera y a principios de verano al levantarse las restricciones. Las aerolíneas redujeron capacidad para reducir el riesgo de que los clientes y los aeropuertos se vieran afectados por cambios imprevistos, y, en el caso de Londres Heathrow y Schiphol Ámsterdam, incluso se impusieron límites al número de pasajeros.

IAG interactuó con los gobiernos para arrojar luz sobre las causas reales de esas carencias. En el Reino Unido, donde el impacto se sintió con más intensidad, estas causas incluían la escasez de mano de obra disponible, pero también el hecho de que se triplicara el tiempo para completar el chequeo de las referencias en los procesos de selección. Los cambios en los patrones de empleo, ya que los candidatos tenían más trabajos en su historial laboral debido a la inestabilidad del mercado laboral, hicieron necesario realizar muchas más verificaciones con empleadores anteriores, y los candidatos a menudo tuvieron que esperar más de tres meses para recibir la confirmación de sus puestos.

IAG y British Airways también pudieron ofrecer al gobierno un panorama claro de las repercusiones en el sector, mostrando, por ejemplo, que la falta de controladores de tráfico aéreo en partes de Europa puede causar retrasos en los aeropuertos británicos.

Guerra en Ucrania

El impacto que la invasión rusa de Ucrania iniciada en febrero tuvo en la industria de la aviación no puede compararse con la tragedia humana de la guerra, pero hay notables repercusiones en las operaciones de las aerolíneas porque se impide a las compañías europeas y británicas acceder al espacio aéreo ruso. IAG interactuó con los grupos de interés gubernamentales para mantenerles informados de los efectos tanto en las operaciones como en otros ámbitos políticos.

Sostenibilidad

IAG ha continuado liderando la causa de la aviación sostenible y compartiendo sus planes para reducir las emisiones de carbono a medida que el sector se recupera. Para explicar y promover su postura sobre la sostenibilidad, tanto el Grupo como sus compañías a título individual interactuaron

con representantes de las instituciones de la Unión Europea y de los gobiernos de España, Irlanda y el Reino Unido.

IAG aplaude el Pacto Verde de la UE y sus objetivos, que coinciden con los del Grupo, por considerarlo un potente paquete de medidas para lograr el cambio. Acelerar el ritmo de la descarbonización requerirá, no obstante, apoyo por parte de todos los grupos de interés de la industria y la involucración de todos los gobiernos nacionales y las instituciones europeas. A este respecto, un diseño singularizado de los elementos del paquete, junto con el de otros reglamentos pertinentes de la UE en materia de aviación, es fundamental para garantizar la capacidad del sector de invertir en reducir su huella de carbono.

IAG dejó claro en sus reivindicaciones que el Grupo no apoya la eliminación de la actual exención al impuesto sobre el combustible de aviación. Dicha eliminación no es una solución para la descarbonización y reducirá la capacidad del sector para invertir en medidas más efectivas con un impacto significativo en los ciudadanos y la economía. A cambio, creemos firmemente que la norma debe centrarse en aumentar el uso de los combustibles sostenibles de aviación (SAF) y la adopción de medidas de mercado, como el sistema de comercio de emisiones (ETS) de la UE y el Plan de Compensación y Reducción de Carbono (CORSIA) de la OACI.

IAG sostiene que aumentar el uso de los SAF, que reducen las emisiones totales de CO_2 hasta en un 70%, brinda la principal oportunidad a corto plazo para recortar las emisiones del sector. En abril de 2021, IAG se convirtió en el primer grupo de aerolíneas europeo que se comprometió a cubrir el 10% de sus necesidades de combustible con SAF para 2030. Asimismo, el Grupo apoya que se legisle para imponer la obligatoriedad del 10% de uso de SAF para 2030 en todos los vuelos dentro de la UE. Pedimos un compromiso global en torno al SAF que cubra todos los vuelos internacionales a través da la OACI. Animamos asimismo a la UE y a sus Estados miembros a incluir un paquete de incentivos a la inversión para permitir una mayor producción de SAF que acompañe a la obligación impuesta por el Pacto Verde de realizar mezclas.

En la interacción con las autoridades legislativas británicas promovemos las mismas políticas públicas. Nos complace que el Reino Unido haya destinado 165 millones de libras a su Fondo de Combustibles Avanzados, creado para apoyar la planificación y producción de cinco plantas de SAF en el país. En diciembre se concedieron los primeros 82 millones de libras esterlinas del fondo a cinco proyectos, tres de los cuales cuentan con la colaboración de IAG. IAG también acogió con satisfacción la declaración del Reino Unido en julio de un mandato para el 10% de SAF en 2030 (en línea con el propio objetivo de IAG) y animamos al gobierno a aprobar la legislación necesaria cuanto antes.

A lo largo de 2022, IAG promovió otra medida que es necesaria para avanzar hacia las cero emisiones netas de carbono. Junto con socios de la industria, abogamos por la adopción de un mecanismo de estabilidad de los precios en el Reino Unido para los SAF. El éxito del desarrollo del sector de la energía eólica marina en el Reino Unido se debió a la introducción de contratos por diferencias, e IAG recomienda que se adopte esta herramienta para los SAF a fin de reducir el riesgo para los inversores y de este modo impulsar la inversión en nuevas tecnologías.

En la esfera internacional, IAG lleva mucho tiempo defendiendo el diseño de CORSIA y aportándole su visión. Celebramos el compromiso alcanzado en octubre por la OACI con un objetivo aspiracional a largo plazo para lograr cero emisiones netas de carbono en la aviación internacional para 2050. El Grupo cree que el Pacto Verde de la UE ha de operar junto a medidas globales, no duplicarlas, y que el régimen de comercio de derechos de emisión (ETS) de la UE ha de aplicarse a vuelos dentro de la UE y CORSIA a vuelos fuera de la UE. Si se aplican ambos sistemas a los vuelos entre Estados miembros de la UE, se corre el riesgo de que disminuya el apoyo a CORSIA fuera de Europa. De forma similar, instamos a utilizar los ingresos de los sistemas de comercio de derechos de emisión (en la UE y el Reino Unido) para invertir en medidas de reducción del carbono, tal y como estaba previsto inicialmente cuando se creó el ETS.

Asignación de franjas horarias (*slots*)

Las normativas introducidas para restringir los servicios aéreos durante la pandemia derivaron en que algunas políticas de aviación específicas que son esenciales en circunstancias normales no fueran efectivas o apropiadas para una situación de crisis. Las normas que rigen la asignación de franjas horarias en los aeropuertos con escasa capacidad constituyen un buen ejemplo, ya que la baja demanda las hace innecesarias.

Aunque la capacidad del sector se restableció de manera considerable en 2022, seguía siendo necesario un alivio regulatorio en todo el mundo respecto a los elementos de las reglas de los *slots*, que exigen que las aerolíneas operen el 80% de cualquier *slot* para poder conservarlo el año siguiente. Las continuas medidas de alivio aplicadas este año reconocían que había tasas de recuperación divergentes en todo el mundo y que las restricciones por la pandemia de COVID-19 se mantenían en algunas regiones. IAG trabajó con la IATA para abogar por la adopción de medidas de alivio en toda la industria, desarrolladas conjuntamente con aeropuertos y coordinadores de *slots*. Estos principios rectores reconocían el valor para los consumidores de permitir exenciones temporales de las normas de "usar o perder", o una aplicación más flexible de las mismas, para mantener redes consolidadas de aerolíneas para temporadas futuras.

Actuando con sensatez, el Reino Unido, la Unión Europea y otras jurisdicciones adoptaron diversas medidas de alivio, pero la disparidad de los enfoques basados en el mercado que se adoptaron en todo el mundo introdujeron más discordancias y complejidad en el sector durante la fase de recuperación. Estas exenciones se han ido suprimiendo gradualmente, de modo que, a partir del verano de 2023, el sector volverá a la normativa anterior a la pandemia de COVID-19. IAG siguió defendiendo el uso de las contrastadas y efectivas políticas y procedimientos globales establecidos en las Directrices mundiales de *slots* de aeropuertos de la IATA para el periodo en que sean necesarias las exenciones, pero también a largo plazo. En 2022 seguimos defendiendo este sistema, que cuenta con un consenso internacional en todo el mundo, como forma de ofrecer certidumbre a inversores y consumidores, así como también para mantener las redes globales y para introducir competencia y colabora con la Comisión Europea en la revisión en curso del Slot Regulation que se inició en septiembre.

Tasas de infraestructuras

La regulación efectiva y justa de las tasas aeroportuarias y de los servicios de navegación aérea, que han de fijarse en un nivel razonable, siguieron siendo una cuestión regulatoria importante en 2022 y se realizaron consultas en cada uno de los mercados de origen de IAG.

IAG y British Airways elaboraron detallados documentos para la autoridad de la aviación civil británica (CAA) en respuesta a su consulta sobre el límite de los precios a las tasas del aeropuerto de Heathrow. Habiendo permitido que Heathrow Airport Limited (HAL) elevara las tasas más de un 50% al fijar un límite provisional de precios para 2022, prorrogado posteriormente hasta 2023 al mismo ritmo, las propuestas finales de la CAA requerían que el aeropuerto redujera su rentabilidad general por pasajero en consonancia con la bajada del -5,75% del índice de precios minoristas (RPI) durante los tres años restantes del periodo reglamentario. Esta medida permitirá que, en 2026, las tasas se acerquen al nivel de 2022 y 2023. IAG considera que el límite provisional a los precios de 2022 es demasiado alto, pero celebra la postura que ha adoptado la CAA respecto a la reducción de las tasas. Asimismo, continuamos facilitando información al regulador mientras esperamos confirmación de la posición final, prevista a finales del primer trimestre de 2023. IAG también sigue abogando por la necesidad de más transparencia en los planes de capital y la base regulatoria de activos de HAL en futuras revisiones del regulador.

En España, Iberia y Vueling, junto con la IATA, participaron en el proceso de consulta sobre tasas aeroportuarias para minimizar los aumentos de costes y lograron que el regulador tomara la decisión de mantener las tasas sin cambios hasta 2026 con una disminución específica de las tasas para 2022 del 3,17%. En Irlanda, Aer Lingus interactuó con la Commission for Aviation Regulation, que está llevando a cabo su tercera revisión provisional de la decisión regulatoria de 2019. En diciembre, IAG respondió a la consulta de la CAA británica sobre un aumento de las tasas de NATS En Route Limited (NERL), que inicialmente propuso un incremento de hasta un 27%.

Acceso a los mercados

IAG continúa prestando apoyo a las compañías operadoras para que obtengan acceso a mercados, ampliando las alianzas con otras aerolíneas y posibilitando operaciones en rutas nuevas. Entre estas iniciativas se encuentran la asistencia (o contribución) a las negociaciones sobre acuerdos internacionales de servicios aéreos y otros debates bilaterales, así como el apoyo a nuevas iniciativas del Grupo, como la creación de la filial Euroflyer de British Airways en el aeropuerto de Londres Gatwick.

Información adicional

Contenidos

Sección	Subsecciones
A.1.3a.- 3.b. Planeta – cambio climático	Emisiones de Alcance 1 y 2 y comentarios, emisiones de Alcance 3 y comentarios
A.2a.-2.4. Planeta - temas generales	Definiciones de ruido, residuos, biodiversidad, agua
B.2a.-2.d. Personas	Indicadores clave de plantilla, empleo y organización del trabajo, rotación de la plantilla, otras cuestiones e indicadores sociales y relativos a los empleados
B.8.1-8.3. Retribución y brecha salarial	Retribución media desglosada por género/edad/clasificación profesional, retribución del Consejo y del Comité de Dirección
B.9.1-9.5. Prosperidad	Impacto de la Sociedad en el empleo y el desarrollo locales, gestión de las relaciones con los consumidores, subvenciones públicas recibidas, beneficios/pérdidas contables antes de impuestos, impuesto sobre la renta pagado
C.8. Marco de gobierno	Descripción de la taxonomía de la UE y actividades relacionadas en 2022: metodología y recopilación de datos, actividades elegibles, KPI – ingresos, KPI – OPEX, KPI – CAPEX
D. Índice	Referencias a las normas GRI y páginas

A. Planeta – cambio climático

Secciones A.1 y A.2. se encuentran en la Parte 2 de los EINF, e incluyen indicadores de 2022 y tendencias a cinco años.

A.1.3a. Emisiones de Alcance 1 y 2

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

Comentarios sobre indicadores del cambio climático

Indicador de huella de carbono	Descripción	Comentarios sobre las tendencias de 2022
Emisiones de Alcance 1 (brutas)	Emisiones directas asociadas a las operaciones de IAG que incluyen el uso de combustible de aeronaves, diésel, gasolina, gas natural y halón. Las fuentes de emisiones son los motores, calderas, unidades auxiliares de potencia de aeronaves y motores de vehículos terrestres. Las emisiones brutas incluyen las reducciones del uso de combustible sostenible de aviación (SAF), de acuerdo con las normas de contabilidad internacionalmente aceptadas.	Las emisiones de 2022 aumentaron a 21 millones de toneladas (TM) debido al incremento de la demanda de viajes en avión pero continúan un 31% por debajo de los niveles de 2019. El uso de SAF ahorró 30.332 toneladas de CO_2e.
Emisiones de Alcance 2	Emisiones indirectas asociadas con el consumo de electricidad en las instalaciones terrestres, por ejemplo, en oficinas, salas de aeropuertos, centros de datos y hangares. Las emisiones basadas en el mercado dependen de las emisiones de carbono de la electricidad que se adquiere a los proveedores. Las emisiones basadas en la ubicación dependen de las emisiones de carbono de las redes nacionales de electricidad. El CO_2e se calcula utilizando coeficientes de gCO_2e/kWh de las agencias nacionales de Irlanda, España y el Reino Unido y coeficientes de emisiones de electricidad nacionales de la AIE.	Las emisiones de 2022 aumentaron a 12kt a causa de la mayor actividad comercial, pero permanecen por debajo de los niveles de 2019 de 20kt debido a un menor uso de electricidad y a unas redes eléctricas nacionales más ecológicas. Cuando no se disponía de información sobre el consumo de electricidad en las oficinas en el extranjero, los kWh se calcularon en base a la superficie arrendada en m^2, multiplicada por los correspondientes parámetros de kWh/m^2 basados en datos históricos.
Emisiones de Alcance 3	Emisiones indirectas asociadas a productos que el Grupo compra y vende. Se consideran relevantes 12 de las 15 categorías del Alcance 3, según la definición del Protocolo de Gases de Efecto Invernadero (GEI). IAG sigue revisando los cálculos de las emisiones de Alcance 3 de acuerdo con los últimos enfoques y datos.	El Grupo está en vías de alcanzar el objetivo de 6,6TM para 2030 (una reducción del 20% con respecto a 2019), sobre la base de previsiones internas. Las emisiones de Alcance 3 aumentaron a 5,5TM debido al incremento de la actividad empresarial. Para más detalles, véase la sección A.1.3b.

Indicador de avances	Descripción	Comentarios sobre las tendencias de 2022
Intensidad de emisiones solo de vuelos	Los gramos de CO_2 por kilómetro y pasajero (gCO_2/pkm) son un parámetro estándar del sector para medir la eficiencia de consumo de combustible. Para calcularlo, se divide el consumo total de combustible por pasajero-kilómetro total, suponiendo que una tonelada-kilómetro transportada es equivalente a 10 pasajeros-kilómetro, y multiplicando a continuación este valor por un factor de conversión de 3,15. Este cálculo excluye el consumo de combustible de franquicias, el transporte de carga en otras aerolíneas y las pruebas de motores. Excluye asimismo a los pasajeros que no se presentan al embarque de su vuelo, de acuerdo con las directrices de la industria.	La mejora al 83,5 g CO_2/pkm se debe a la recuperación en los coeficientes de ocupación de pasajeros. El Grupo esta en la senda adecuada para alcanzar el objetivo de 2025 de 80g CO_2/pkm. El valor de pasajeros-kilómetro utilizado en el cálculo de 2022 es de 213.376 millones y el valor de las toneladas-kilómetro de carga transportadas es de 3.712 millones.
Emisiones de Alcance 1 (netas)	Las emisiones netas se calculan a partir de las emisiones brutas, a las que se restan los ahorros de carbono derivados de las obligaciones de cumplimiento de los Regímenes de Comercio de Derechos de Emisión (ETS) de la UE, suizo y británico, los volúmenes de compensaciones adquiridos para cumplir con las obligaciones de cumplimiento del Plan de Compensación y Reducción de las Emisiones de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) y los volúmenes de compensaciones adquiridos voluntariamente por IAG. Los derechos del ETS de la UE comprados a otros sectores equivalen a una reducción neta, de acuerdo con las directrices de la Comisión Europea. IAG ha estado publicando las emisiones netas utilizando esta metodología desde 2017.	El Grupo está en vías de alcanzar el objetivo de 22TM para 2030 (una reducción del 20% con respecto a 2019), según la hoja de ruta de la sección A.1.2.Las emisiones netas de 2022 se redujeron en 18TM debido a la participación en mecanismos de ETS, así como a la compensación por parte de British Airways de los vuelos nacionales y la compensación por parte del Grupo de los viajes del personal y viajes oficiales. Las reducciones de las emisiones netas se lograrán a través de los créditos de CORSIA, cuando las emisiones internacionales superen la referencia acordada en la Asamblea General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Se prevé que esto sea en 2024.

Indicador de avances	Descripción	Comentarios sobre las tendencias de 2022
Electricidad renovable	Parte de electricidad generada por fuentes renovables, tales como la energía solar y eólica, basada en los volúmenes comprados a los proveedores de electricidad renovable. En el caso de las oficinas internacionales, respecto a las que no se dispuso de información sobre fuentes de electricidad, se presupone que la fuente de electricidad es la red nacional.	Este porcentaje incluye el uso de electricidad de instalaciones parcialmente fuera del control operativo de IAG. El descenso de 2022 al 81% refleja la disponibilidad de electricidad renovable en las instalaciones aeroportuarias pertinentes y en las oficinas arrendadas en el extranjero.

Descripción y comentarios de los indicadores de cambio climático adicionales

Indicador	Unidad	Descripción	Comentarios
Intensidad de las emisiones (Alcance 2)	gCO_2/pkm	Se basa en las emisiones por ubicación de Alcance 2 divididas por actividad empresarial, y se mide en ingresos por pasajeros y kilómetros transportados, incluida la carga. Complementa el indicador de intensidad de emisiones causadas únicamente por operaciones de vuelo.	La mejora registrada de 0,20gCO_2/pkm lo supone una vuelta a los niveles de eficiencia previos a la pandemia, al regresar los coeficientes de ocupación de pasajeros a niveles normales.
Iniciativas para reducir los GEI	'000 toneladas de CO_2e	Reducciones de CO_2e como consecuencia de iniciativas específicas que se pusieron en marcha durante el ejercicio objeto de este informe. Se excluyen las reducciones logradas a raíz de cambios que se impulsaron de forma externa y que se aplican a todas las aerolíneas, tales como cambios en el espacio aéreo.	El aumento de 38% hasta 82kt se debe a las iniciativas de eficiencia puestas en marcha por el Grupo en toda la fase de vuelo, incluidos el periodo previo al vuelo, el despegue, la aproximación y el aterrizaje.
Electricidad	kWh	Consumo de electricidad en todas las instalaciones terrestres de IAG, en millones de kWh. Incluye el consumo en las oficinas principales, las oficinas en el extranjero, los aeropuertos principales y las instalaciones de mantenimiento. En la página anterior figura una descripción detallada del cálculo de las emisiones de Alcance 2.	El consumo de electricidad sigue siendo 20% inferior al de 2019 a causa de una ocupación de las instalaciones y oficinas terrestres inferior a la normal tras la pandemia de COVID-19.
Energía	kWh	La suma de los kWh del apartado anterior y el consumo de energía a partir del combustible. El consumo de energía a partir del combustible se basa en los volúmenes de combustible de aeronaves, diésel, gasolina, gas natural y gasóleo, multiplicados por los correspondientes coeficientes de conversión del gobierno británico. Los coeficientes de conversión británicos que se aplican en todo el Grupo ya se consideran los más robustos disponibles.	El consumo de energía aumentó 93% a causa del incremento de la actividad de vuelos. Un 0,4% de los kWh proviene de fuentes renovables, debido a que el combustible de aviación representa el 99% de los MWh y a que hay volúmenes limitados de combustibles sostenibles de aviación disponibles.
Ingresos por tonelada de CO_2e	€/tonelada de CO_2e	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.	El valor de 2022 mejoró hasta 1.088 euros/tonelada de CO_2e, mejor que los niveles anteriores a la pandemia.
Consumo de combustible de aviación	toneladas	Combustible de aviación utilizado por la flota de aeronaves y para pruebas de motores durante ejercicio de reporte.	El aumento del 94% en el uso de combustible para aviones, hasta 6,6TM, se debe a la recuperación de la demanda de vuelos. El combustible de aviación se mantiene un 31% por debajo del nivel de 2019.
Edad de la flota	años	La edad media de las aeronaves de la flota de IAG a 31 de diciembre de 2022. La edad media de las aeronaves operativas aumenta cada año. Esto se compensa con el impacto de las nuevas entregas y de las retiradas de servicio.	La edad media de la flota pasó de 11,2 a 11,9 años. Los aviones que ya formaban parte de la flota envejecieron un año, mientras que las 27 nuevas entregas de aviones redujeron la edad media.

A.1.3b. Emisiones de Alcance 3

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

Estos objetivos se alcanzarán en colaboración con proveedores y otros grupos de interés, monitorizando su desempeño en sostenibilidad, interactuando con ellos en relación con sus planes de sostenibilidad, incorporando obligaciones climáticas en las cláusulas de los contratos y las especificaciones de productos de los proveedores, y teniendo en cuenta el cumplimiento de los objetivos de los proveedores existentes. IAG ya va camino de cumplir el objetivo de 2030.

IAG ha evaluado las quince categorías de emisiones de Alcance 3, tal como las define el Protocolo de Gases de Efecto Invernadero y ha determinado que solo hay 12 categorías relevantes. El Grupo tiene más de 13.000 proveedores y el alcance de los cálculos de emisiones dentro de estas categorías se basa en categorías significativas de gasto, siendo las dos más importantes el gasto en combustible de aviación y en aeronaves, que se reportan bajo las Categorías 3 y 2, respectivamente. Cuatro categorías representan más del 90% del impacto calculado de Alcance 3 de IAG.

IAG continúa perfeccionando los cálculos de las emisiones de Alcance 3 de acuerdo con los supuestos y datos más recientes. Cuando los datos de los proveedores no están disponibles se utilizan factores de conversión estandarizados; y conforme más datos por parte de los proveedores estén disponibles, algunos valores podrían reformularse. Cualquier reformulación significativa se reflejará en informes futuros con las correspondientes explicaciones.

Las emisiones totales de Alcance 3 en 2022 fueron de 5.480.816 toneladas de CO_2e, frente a 3.324.992 toneladas de CO_2e en 2021.

Categoría de Alcance 3 en toneladas de CO_2e[1]	Método[2]	frente al año anterior2	frente a 2019	**2022**	2021	2020	2019
Categoría 3: Producción relacionada con el combustible y la energía	Datos de consumo de combustibles/ promedio	93%	(31%)	**4.385.293**	2.266.561	2.284.992	6.371.621
Categoría 2: Bienes de inversión	Datos híbridos	(45%)	(59%)	**232.000**	424.000	912.000	568.000
Categoría 14: Franquicias	Específico de franquicias	29%	(41%)	**475.576**	369.718	235.167	810.334
Categoría 9: Transporte y distribución primarios *"downstream"*	A base de combustibles	(6%)	(34%)	**165.037**	174.708	157.554	248.574
Categoría 11: Uso de productos vendidos	Otros	133%	(38%)	**152.268**	65.391	59.081	244.459
Categoría 7: Desplazamientos de empleados	Datos promedio	32%	(58%)	**7.294**	5.514	5.720	17.515
Categoría 5: Residuos generados en las operaciones	Específico de tipos de residuos	25%	(26%)	**2.790**	2.234	2.872	3.747
Categoría 1: Bienes y servicios comprados	Datos promedio	17%	(61%)	**268**	229	525	689
Otras categorías: 4, 6, 8	Varía	186%	2155%	**7.330**	1.807	2.567	325
Categoría 13: Activos arrendados *"downstream"*	Específico de activos	276%	n/a	**52.860**	14.042	0	0
TOTAL de emisiones de Alcance 3		**65%**	**(34%)**	**5.480.816**	**3.324.992**	**3.659.717**	**8.265.262**

1 Enumeradas en orden de mayor a menor impacto climático en 2019. Las categorías que fueron inferiores a 1.000 toneladas en 2019 se agruparon juntas.

2 Como se describe in la Protocolo de GEI 'Guía Técnica para el Cálculo de Emisiones de Alcance 3.

No se facilitan datos de 2018 porque la metodología ha cambiado sustancialmente desde ese año.

Categoría de Alcance 3	Descripción	Comentarios
Categoría 1: Compar de bienes y servicios	Emisiones de actividades que representan categorías significativas de gasto y datos disponibles. Actualmente esto se basa en el suministro y consumo de agua en oficinas e instalaciones, lavanderías y agua potable transportada a bordo. Los valores de CO_2e se calculan multiplicando el uso de m^3 de agua por los coeficientes de conversión del Gobierno británico.	IAG GBS está llevando a cabo una revisión en profundidad de las categorías de bienes y servicios comprados y prevé revisar la metodología para calcular las emisiones de Categoría 1 en 2023.
Categoría 2: Bienes de inversión	Emisiones asociadas con la fabricación y eliminación de aeronaves. Se calculan multiplicando el número de aeronaves entregadas y retiradas dentro del año objeto del informe, por una tCO_2e efectiva por aeronave, basándose en las emisiones operativas divulgadas por los fabricantes de aeronaves y motores en 2018 y 2019.	La disminución de 2022 se debió al descenso en el número de aeronaves entregadas y retiradas. En 2020 fue inusualmente alto por la cantidad retiros acelerados de aeronaves relacionadas con la COVID-19.
Categoría 3: Producción relacionada con el combustible y la energía	Las emisiones del pozo al tanque (well-to-tank) por el consumo de combustible, el uso de combustible de aviación de Alcance 1 y los kWh de electricidad de Alcance 2. Los valores de CO_2e se calculan multiplicando el peso o el contenido de energía de varios combustibles por los últimos factores de conversión de GEI disponibles del gobierno británico.	Este valor está directamente relacionado con el consumo de combustible. El incremento se debe a la recuperación relacionada con la pandemia.
Categoría 4: Transporte y distribución *"upstream"*	Emisiones de vehículos subcontratados utilizados en operaciones de aeropuerto u operaciones de carga.	Basadas en los datos de 2020 pero no materiales. La metodología será revisada en 2023.
Categoría 5: Eliminación de residuos generados en las operaciones.	Emisiones asociadas con el procesamiento de residuos mediante reciclaje, recuperación, incineración o vertederos. Se calcula multiplicando los volúmenes totales de residuos globales extrapolados por los coeficientes de conversión de CO_2e/tonelada apropiados del gobierno británico.	El incremento de 2022 obedece a unos mayores volúmenes de residuos generados, debido al aumento de la actividad de vuelo.
Categoría 6: Viajes de negocios	Emisiones del combustible de aviación relacionado con los viajes del personal de IAG en otras aerolíneas. Los viajes del personal en aeronaves de IAG se incluyen en las emisiones de Alcance 1. En 2022 se incluyen las emisiones del uso de hoteles, cuando los datos estaban disponibles.]	Se incrementaron en 2022, debido al incremento del alcance de los datos reportados.
Categoría 7: Desplazamientos de empleados	Emisiones de los empleados que se desplazan hacia y desde los lugares de trabajo. En ausencia de datos detallados de viajes de empleados, este valor se calcula multiplicando el número de empleados a tiempo completo en el periodo del informe por la distancia media de viaje (km) y la intensidad de carbono ponderada media (CO_2e/km) de los desplazamientos sobre la base en la Encuesta Nacional de Viajes del gobierno británico.	Se ha producido un incremento debido al mayor volumen de actividad, pero menor que en 2019, ya que parte de la plantilla continúa trabajando de forma remota.
Categoría 8: Activos arrendados "upstream"	Emisiones de combustible de aviación de cualquier aeronave arrendada de otras aerolíneas por temporadas.	No fue pertinente en 2022, ya que no se llevó a cabo ningún arrendamiento, pero puede ser pertinente en el futuro.
Categoría 9: Transporte y distribución primarios *"downstream"*	Emisiones por el consumo de combustible de cargas aéreas o terrestres subcontratadas.	El incremento en 2022 se debió a una mayor actividad de carga.
Categoría 11: Uso de productos vendidos	Emisiones relacionadas con los productos comprados por los socios de Avios con puntos Avios. La información sobre las compras de vuelos de IAG se especifica en el apartado de las emisiones de Alcance 1. Aquí se ofrece información sobre las categorías de productos relacionadas con vuelos en compañías ajenas a IAG, estancias en hoteles y alquiler de coches, ya que se considera que estas categorías son las más significativas.	El alto incremento en 2022 es debido a la vuelta de los patrones de compra de los consumidores de Avios a niveles previos a la pandemia, según se recupera la demanda.
Categoría 13: Activos arrendados *"downstream"*	Emisiones de combustible de aviación de cualquier aeronave arrendada a otras aerolíneas por temporadas.	En 2022 se declaró un valor distinto de cero, ya que se alquilaron aeronaves a otra aerolínea.
Categoría 14: Franquicias	Emisiones de la quema de combustible de aviación de las franquicias de aeronaves.	El incremento en 2022 se debió a una mayor actividad en franquicias, a medida que se recupera la demanda de vuelos

A.2. Planeta – temas generales

A.2.1a. Definiciones de residuos

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

Véase la sección A.2.1 para las métricas de residuos de 2022 y una descripción de los objetivos de residuos "5 para 2025".

Tipo de residuos	Indicador de residuos	Descripción de indicadores
Plástico de un solo uso	Volumen	Artículos fabricados total o parcialmente con plástico que, por lo general, están destinados a usarse solo una vez o durante un periodo corto de tiempo antes de desecharse. Alineado con la definición de la UE.
A bordo	kg/pasajero	**Numerador:** los residuos de a bordo son tanto de cabina como de catering. Los residuos de cabina son los artículos recogidos de la cabina después de los vuelos, como periódicos, mantas, envoltorios de auriculares y los envases de lo que hayan llevado los pasajeros a la aeronave. Incluye las papeleras de los aseos y excluye los equipajes extraviados. Los residuos de catering se definen como alimentos y envases sobrantes del catering de a bordo, incluidas las latas de bebidas y los residuos propiedad de IAG procedentes de la preparación de alimentos en las instalaciones de catering. Incluye todas las categorías de residuos de catering en vuelos internacionales y nacionales.
		Denominador: El número de pasajeros entrantes en los aeropuertos centrales, más los pasajeros salientes en vuelos de corta distancia cuyos residuos se dejaron a bordo de la aeronave y se descargaron en el aeropuerto tras el regreso de la aeronave.
Carga	Kg/tonelada de carga manipulada	**Numerador:** residuos totales procedentes de la manipulación y embalaje de la carga. Se compone en gran parte de materiales reciclables como plástico, madera y cartón, pero se ve muy afectado por la eliminación *ad hoc* de carga perecedera o peligrosa.
		Denominador: toneladas de carga y correo manejadas en tres aeropuertos 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. Se excluyen residuos de aeropuertos, desmantelamiento de aeronaves, desechos de construcción y efluente.
		Denominador: Número de horas-persona disponibles en las instalaciones de mantenimiento, recopilado por los equipos de mantenimiento.
Oficina	kg/empleado	**Numerador:** Materiales de imprenta, material de oficina y catering en las instalaciones. Incluye oficinas, centros de formación y centros de llamadas 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 a tiempo completo al final del periodo de reporte.

Método de eliminación de residuos	Descripción (según las normas GRI 306)
Vertederos	Definido como “depósito final de residuos sólidos por debajo, por encima o al nivel del suelo en lugares de eliminación con este propósito”.
	Incluye: residuos enviados directamente a eliminación.
	Excluye: residuos enviados a terceros.
Incineración	Definido como “quema controlada de residuos a altas temperaturas”.
	Incluye: incineración con recuperación de energía.
Recuperado	Definido como “cualquier operación en la que los productos, componentes de productos o materiales que se han convertido en residuos se usan o se preparan para usarse con el fin de cumplir un propósito en lugar de nuevos productos, componentes o materiales que de otro modo se habrían usado para ese propósito”.
	Incluye: incineración, incluida la energía procedente de los residuos si el incinerador cumple con los estándares establecidos.
	Excluye: transformación en materiales que se utilizarán como combustibles.
Reciclado	Definido como “transformación de productos o componentes de productos que se han convertido en residuos, para fabricar nuevos materiales”.
	Incluye: infrarreciclaje, suprarreciclaje, compostaje y digestión anaerobia, reutilización de uniformes y plásticos convertidos en nuevos productos plásticos.
	Excluye: transformación en materiales que se utilizarán como combustibles.

A.2.2a. Definiciones de ruidos

Descripción y comentarios de los indicadores de contaminación acústica de la sección A.2.2. IAG solamente informa sobre los estándares más estrictos para aeronaves establecidos por la OACI y el Comité de la OACI, para la Protección del Medio Ambiente en la Aviación (CAEP). El Grupo ha cumplido en más del 97% con las normas del Capítulo 4 de la OACI y del Capítulo 4 del CAEP durante varios años.

Indicador	Unidad	Descripción	Comentarios sobre las tendencias de 2022
Contaminación acústica por aterrizaje y despegue	QC/ciclo de aterrizaje y despegue	Contaminación acústica media por vuelo teniendo en cuenta la contaminación acústica por llegadas y salidas para cada tipo de aeronave. Este cálculo se realiza según en el número de vuelos de todas las aeronaves operadas durante el año, incluidas las arrendadas. Los valores de cuota (QC) del Gobierno británico se utilizan para crear una clasificación relativa basada en niveles de contaminación acústica certificados. Por ejemplo, en un vuelo único, un Boeing 747 tendría una puntuación de 6,0, mientras que en el caso de un Airbus A320NEO la puntuación sería de 0,5 o inferior.	Este valor ha mejorado un 12% desde 2019 debido al uso de aeronaves más modernas y silenciosas. Los valores pueden fluctuar de año en año debido a factores como la combinación de vuelos de corto y largo alcance.
NOx por aterrizaje y despegue	kg/LTO	Emisiones medias del contaminante atmosférico óxido de nitrógeno (NOx) cuando despegan y aterrizan las aeronaves. Este cálculo considera las certificaciones de los motores y los tipos de todas las aeronaves que se operaron durante el año, incluidas las arrendadas, y tomando como referencia la base de datos de emisiones de la OACI.	Este valor continúa mejorando debido al uso de aeronaves más modernas.
Capítulo 14 de la OACI	% de la flota dentro de la norma	Las normas de los Capítulos de la OACI comparan el ruido de las aeronaves con límites normalizados que surgen de una combinación de niveles de sonido lateral, de aproximación y de vuelo. Las normas más altas son más rigurosas. El capítulo 14 se aplica a nuevas aeronaves certificadas a partir del 1 de enero de 2017.	El cumplimiento continúa mejorando gracias al uso de aeronaves más moderas en la flota y a la retirada de aeronaves más antiguas.
Capítulo 6 de la CAEP	% de la flota dentro de la norma	Las normas CAEP de la OACI se refieren a las emisiones de NOx de los motores de aeronaves. Las normas con numeración más alta son más rigurosas. La norma CAEP 6 sobre NOx se aplica a los motores fabricados a partir del 1 de enero de 2008.	El empeoramiento aparente en 2022 se debe a una mayor precisión en el método de cálculo. Se espera mejorar el grado de cumplimiento en el año 2023.
Capítulo 8 de la CAEP	% de la flota dentro de la norma	La norma CAEP 8 se aplica a los motores fabricados a partir del 1 de enero de 2014.	La mejora es debida a la modernización de la flota.

A.2.3. Biodiversidad

Actualmente, la biodiversidad no representa un asunto material para IAG, aunque la compañía está tomando medidas para gestionar y mitigar sus impactos siempre que se considere relevante. Un método clave para mitigar los impactos en la biodiversidad es garantizar que los proyectos sobre combustibles sostenibles de aviación (SAF) se implementen conforme a los principios de la Mesa Redonda sobre Biomateriales Sostenibles (RSB, por sus siglas en inglés) o las normas de la Certificación Internacional de Sostenibilidad y Carbono (ISCC, por sus siglas en inglés). Otras medidas para gestionar el impacto en la biodiversidad incluyen:

- IAG ha firmado la Declaración del Palacio de Buckingham sobre la lucha contra el tráfico ilegal de especies silvestres a nivel mundial.
- Establecimiento de un marco de gobierno para los proyectos de compensación en el extranjero a fin de considerar su impacto en la biodiversidad. Los proyectos de Reducción de Emisiones por Deforestación (REDD+, por sus siglas en inglés) están incluidos en la cartera de compensaciones voluntarias disponibles para los clientes.
- British Airways posee unas 20 hectáreas de las 300 hectáreas de zonas verdes alrededor de las oficinas centrales de Londres, que incluyen prados, lagos y estanques, y además cuenta con guardas que gestionan activamente estos hábitats.

A.2.4. Agua

Normas GRI relevantes: GRI 303-3

El consumo de agua no constituye un asunto material para IAG. No obstante, su uso se monitoriza en el conjunto del Grupo y en 2022 IAG consumió 637.738 m^3 de agua entre sus oficinas, sus instalaciones terrestres y agua potable transportada a bordo de la aeronave. Este incremento se debe a la recuperación de las operaciones del Grupo tras la pandemia.

Indicador	Unidad	frente al año anterior	**2022**	2021	2020	2019	2018
Consumo de agua	miles de m^3	17%	**638**	544	525	655	nd

"nd" significa "no declarado".

B. Personas y prosperidad

Las secciones B.1. a B.6. figuran en la Parte 2 de la EINF.

B.2a. Indicadores clave de la plantilla

Normas relevantes: GRI 102-41, 403-9, 404-1

Diálogo social y sindicatos

Normas relevantes: GRI 102-41

Empleados cubiertos por convenios colectivos (CC)

	Empleados cubiertos por CC			% de empleados cubiertos por CC		
Indicador	frente al año anterior	**2022**	2021	frente al año anterior	**2022**	2021
Reino Unido	19%	**30.253**	25.523	(2 ptos)	**91%**	93%
España	7%	**21.185**	19.749	(1 pto)	**95%**	96%
Irlanda	14%	**3.954**	3.473	(1 pto)	**85%**	86%
Otros	14%	**2.265**	1.993	(3 ptos)	**47%**	50%
Total del Grupo	14%	**57.657**	50.738	(2 ptos)	**89%**	91%

Descripción

La negociación colectiva puede cubrir un amplio abanico de asuntos relativos a las condiciones laborales, como la retribución, la jornada laboral, los incentivos y las prestaciones, así como la seguridad y la salud en el trabajo. Esta tasa de cobertura se refiere a la proporción de empleados cubiertos por uno o más convenios colectivos y se calcula usando datos de plantilla al final del periodo cubierto por este informe.

Comentarios

Consulte la sección Gestión del riesgo y principales factores de riesgo.

Las tasas de cobertura se mantuvieron estables en los principales mercados (Reino Unido, España e Irlanda).

Cantidad media de horas de formación

Normas relevantes: GRI 404-1

Distribución por género

	Horas de formación realizadas			% de empleados formados			Horas de formación promedio		
Indicador	frente al año anterior	**2022**	2021	frente al año anterior	**2022**	2021	frente al año anterior	**2022**	2021
Hombres	61%	**1.420.183**	880.049	(1 pto)	**91%**	92%	53%	**43,3**	28,4
Mujeres	137%	**1.591.903**	673.263	(1 pto)	**86%**	87%	113%	**67,1**	31,4
Total	94%	**3.012.086**	1.553.313	(1 pto)	**89%**	90%	80%	**53,3**	29,6*

Employee category distribution

	Horas de formación realizadas			% de empleados formados			Horas de formación promedio		
Indicador	frente al año anterior	**2022**	2021	frente al año anterior	**2022**	2021	frente al año anterior	**2022**	2021
Tripulación de cabina	127%	**1.695.211**	747.228	(3 ptos)	**86%**	89%	103%	**92,2**	45,3
Pilotos	3%	**225.151**	217.654	(1 pto)	**96%**	97%	5%	**31,4**	29,9
Operaciones aeroportuarias	103%	**470.019**	231.442	3 ptos	**93%**	90%	77%	**38,2**	21,6
Funciones corporativas	187%	**404.992**	141.267	0 ptos	**84%**	84%	159%	**34,5**	13,3
Mantenimiento	0%	**216.712**	215.722	(4 ptos)	**92%**	96%	7%	**31,5**	29,4
Total	94%	**3.012.086**	1.553.313	(1 pto)	**89%**	90%	80%	**53,3**	29,6*

* Valor de 2021 reformulado

Descripción

Toda la formación obligatoria y no obligatoria se halla dentro del alcance y puede cubrir una amplia variedad de temas, incluidos los derechos humanos, la lucha contra la corrupción, simulación de vuelos y cursos de aprendizaje electrónico. El indicador de "% de empleados formados" se refiere a la proporción de empleados que realizaron cualquier formación dentro del periodo objeto del informe y las "Horas de formación promedio" se basan en las horas totales de formación realizadas por el equivalente de empleado a tiempo completo (Full Person Equivalent, FPE) del Grupo, prorrateadas por el equivalente de jornada completa (Full Time Equivalent, FTE).

Comentarios

En conjunto, se ha producido un aumento del 94% en el total de horas de formación realizadas en todo el Grupo, la mayor parte de las cuales está asociada a aumentos sustanciales en la tripulación de cabina (+127%).

El incremento de 2022 en la media de horas de formación por empleado está asociado al aumento del 8% en FPE para el Grupo y a la formación inicial asociada, especialmente en nuestros puestos operativos (por ejemplo, Operaciones Aeroportuarias y Tripulación de Cabina), donde se han centrado algunas de nuestras mayores campañas de contratación. Las cifras de formación de pilotos se mantuvieron relativamente estables, en comparación con otras áreas operativas, ya que no hubo campañas de contratación a gran escala este año y la mayor parte de la formación de reintroducción de pilotos tuvo lugar en 2022 (por ejemplo, la reintroducción del Airbus A380 de British Airway y los programas de reentrenamiento del antiguo Boeing 747 tuvieron lugar en 2021).

Salud y seguridad en el trabajo

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

Tasa de frecuencia de accidentes con baja

	Cantidad de accidentes			Tasa de gravedad de los accidentes con baja			Tasa de frecuencia de los accidentes con baja		
Indicador	frente al año anterior	**2022**	2021	frente al año anterior	**2022**	2021	frente al año anterior	**2022**	2021
Tripulación de cabina	135%	**523**	223	(46%)	**17,7**	32,8	106%	**4,3**	2,2
Pilotos	117%	**50**	23	(55%)	**14,1**	31,2	108%	**1,0**	0,5
Operaciones aeroportuarias	31%	**571**	438	3%	**28,0**	27,3	13%	**5,8**	5,2
Funciones corporativas	106%	**33**	16	456%*	**41,4**	7,4	79%	**0,3**	0,2
Mantenimiento	(44%)	**102**	182	(12%)	**32,8**	37,2	(35%)	**1,9**	3,0
Total	45%	**1.279**	882	(21%)	**24,0**	30,5	33%	**3,0**	2,3

Absentismo

	Número de ocasiones			Horas de ausencia			Tasa de absentismo		
Indicador	frente al año anterior	**2022**	2021	frente al año anterior	**2022**	2021	frente al año anterior	**2022**	2021
Tripulación de cabina	72%	**15.456**	8.984	63%	**1.755.966**	1.077.390	0,6%	**7,1%**	6,5%
Pilotos	42%	**5.131**	3.609	23%	**466.356**	377.671	(0,5%)	**4,5%**	5,0%
Operaciones aeroportuarias	31%	**11.942**	9.118	38%	**1.921.075**	1.389.921	1,4%	**8,9%**	7,5%
Funciones corporativas	58%	**6.181**	3.917	37%	**630.804**	459.050	0,4%	**3,0%**	2,6%
Mantenimiento	(3%)	**5.047**	5.2571	(9%)	**590.816**	646.937	0,3%	**5,2%**	4,9%
Total	41%	**43.757**	30.885	36%	**5.365.018**	3.950.969	0,4%	**6,0%**	5,4%

Enfermedad laboral

	Número de ocasiones		
Indicador	frente al año anterior	**2022**	2021
Hombres	(9%)	**20**	22
Mujeres	(76%)	**4**	17
Total	(38%)	**24**	39

Fallecimientos en el lugar de trabajo

	Número de ocasiones		
Indicador	frente al año anterior	**2022**	2021
Tripulación de cabina	-	**-**	-
Pilotos	-	**-**	-
Operaciones aeroportuarias	-	**-**	-
Funciones corporativas	-	**-**	-
Mantenimiento	-	**-**	-
Total	-	**-**	-

* El aumento del índice de gravedad de accidentes laborales graves en la empresa se debe a dos incidentes relacionados con caídas y resbalones que provocaron bajas de larga duración.

Descripción y metodología

Indicador	Descripción	Formula for calculation
Tasa de gravedad de los accidentes con baja	Este indicador mide el impacto de los accidentes laborales reflejado en las bajas de los trabajadores afectados.	(Días de trabajo perdidos)/ (Número de accidentes con baja)
Tasa de frecuencia de accidentes con baja	Un accidente con baja es una lesión no mortal que ocurre a raíz de o durante el trabajo y que causa la pérdida de tiempo laboral productivo. La unidad de medida es el número de accidentes con baja por cada 200.000 horas trabajadas, usando las horas efectivas trabajadas.	((Horas perdidas debido a lesión en el lugar de trabajo)/ (Horas trabajadas))x200.000
Horas de ausencia	A efectos de este indicador, únicamente se deben incluir las ausencias no planificadas o no autorizadas, es decir, los empleados que están ausentes una parte o la totalidad de una jornada. Algunos ejemplos contemplados son las enfermedades de corta y larga duración, las bajas por lesiones y no presentarse en el puesto de trabajo, que son ausencias sin baja o permiso.	Suma (horas de ausencia)
Tasa de absentismo	La tasa de absentismo se calcula como las ausencias totales de los empleados divididas entre las horas o días totales programados del periodo y se expresa como un porcentaje. En general, la mayor parte del Grupo registra las ausencias en horas. Cuando se registran en días (principalmente en la categoría de pilotos y tripulación de cabina), los días se convierten a horas a una tasa de 7,5 horas por día (jornada completa media del Grupo).	(Número de horas de ausencia)/(Número de horas programadas)
Enfermedad laboral	Una enfermedad laboral es una dolencia o patología que se desarrolla gradualmente a consecuencia del trabajo realizado o la exposición a factores de riesgo en el lugar de trabajo. La enfermedad debe ser confirmada con un diagnóstico médico. Las enfermedades laborales objeto de este análisis en el caso del Reino Unido se rigen por el conjunto de normas incluidas en el Reglamento de Notificación de Lesiones, Enfermedades y Sucesos Peligrosos (RIDDOR, por sus siglas en inglés) , que pueden encontrarse en la página web de la Autoridad de Salud y Seguridad (HSE, por sus siglas en inglés) . Las enfermedades laborales objeto de este análisis, en el caso de España, están publicadas en el Real Decreto 1299/2006.	Número de enfermedades laborales con diagnóstico médico
Fallecimientos:	Fallecimientos por causas laborales asociados a enfermedades laborales. De conformidad con las pautas del GRI, las víctimas mortales como resultado de accidentes in itinere solo se incluyen en los casos en los que el transporte ha sido gestionado por la empresa, p. ej., un autobús o vehículo de la empresa o contratado por esta. La excepción son los empleados en España, donde la inclusión de estos tipos de fallecimientos es obligatoria por ley.	Número de fallecimientos por causas laborales

Comentarios

En 2022, el Grupo registró 1.279 accidentes con baja, lo que constituye un aumento frente a 2021 (+397). Esta variación refleja el incremento de las horas trabajadas, en especial en puestos operativos donde el riesgo de lesiones es mayor (p. ej., tripulación de cabina y pilotos).

En conjunto, la tasa de gravedad de los accidentes con baja del Grupo disminuyó a una media de 24 días por incidente, pero la tasa de frecuencia de accidentes con baja aumentó a una media de 3,0 incidentes por 200.000 horas trabajadas. Una parte sustancial de esta evolución recayó en los pilotos y la tripulación de cabina, cuyas tasas de frecuencia de accidentes con baja se incrementó a 1,0 y 4,3, respectivamente. Estas cifras son similares a lo que se reportó en 2019, cuando nuestro personal estaba cumpliendo unas programaciones de vuelo comparables, y se asocia al aumento de las horas trabajadas por estos equipos.

Las tasas de absentismo del Grupo se han mantenido relativamente bajas, en el 6% y en 2022 se registraron en conjunto 5,3 millones de horas de ausencias. La mayoría de los grupos de empleados experimentaron unas tasas moderadas de absentismo menores a 1%. La operación de aeropuerto de cabina registró el mayor incremento de la tasa de absentismo, incrementándose un 1,4%.

Las enfermedades laborales disminuyeron a 24 incidentes en 2022 y la mayoría de las mismas estuvieron asociadas a fracturas y abrasiones.

En 2022 no se produjo ningún fallecimiento por causas laborales.

B.2.b. Empleo y organización del trabajo

Normas relevantes: GRI 102-8

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

Distribución por género

	Contratos indefinidos			Contratos temporales		
Indicador	frente al año anterior	2022	2021	frente al año anterior	2022	2021
Hombres	4%	**33.003**	31.619	92%	**1.590**	827
Mujeres	7%	**24.941**	23.360	103%	**1.658**	819
Total	5%	**57.943**	54.979	97%	**3.248**	1.646

	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
Indicador	frente al año anterior	2022	2021	frente al año anterior	2022	2021
Hombres	6%	**29.602**	28.021	13%	**4.991**	4.425
Mujeres	15%	**19.059**	16.626	0%	**7.540**	7.553
Total	9%	**48.661**	44.647	5%	**12.531**	11.977

Distribución por edad

	Contratos indefinidos			Contratos temporales		
Indicador	frente al año anterior	2022	2021	frente al año anterior	2022	2021
Menos de 30	10%	**7.748**	7.030	97%	**1.697**	860
30–50	2%	**29.938**	29.489	93%	**1.438**	744
Más de 50	10%	**20.256**	18.460	158%	**108**	42
Total	5%	**57.943**	54.979	97%	**3.248**	1.646

	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
Indicador	frente al año anterior	2022	2021	frente al año anterior	2022	2021
Menos de 30	19%	**8.303**	6.961	23%	**1.142**	929
30–50	5%	**24.865**	23.676	(1%)	**6.480**	6.557
Más de 50	10%	**15.461**	14.010	9%	**4.903**	4.491
Total	9%	**48.661**	44.647	5%	**12.531**	11.977

Distribución por categoría de empleado

	Contratos indefinidos			Contratos temporales		
Indicador	frente al año anterior	**2022**	2021	frente al año anterior	**2022**	2021
Tripulación de cabina	7%	**18.768**	17.567	113%	**1.478**	692
Pilotos	1%	**7.710**	7.652	-	**0**	0
Operaciones aeroportuarias	11%	**12.923**	11.660	103%	**1.155**	568
Funciones corporativas	7%	**11.648**	10.889	216%	**524**	166
Mantenimiento	(4%)	**6.894**	7.210	(58%)	**92**	219
Total	5%	**57.943**	54.979	97%	**3.248**	1.646

	Contratos a tiempo completo			Contratos a tiempo parcial		
Indicador	frente al año anterior	**2022**	2021	frente al año anterior	**2022**	2021
Tripulación de cabina	14%	**14.780**	12.988	4%	**5.465**	5.271
Pilotos	(10%)	**5.682**	6.312	51%	**2.028**	1.340
Operaciones aeroportuarias	27%	**10.506**	8.286	(9%)	**3.572**	3.942
Funciones corporativas	11%	**10.928**	9.829	1%	**1.244**	1.227
Mantenimiento	(6%)	**6.765**	7.232	12%	**222**	197
Total	9%	**48.661**	44.647	5%	**12.531**	11.977

Descripción

Los números para cada contrato y tipo de empleo se basan en el equivalente de empleado a tiempo completo (FPE, por sus siglas en inglés) . El valor de FPE analiza qué proporción de la jornada laboral (total) de la persona está dedicada a una actividad en concreto. Por ejemplo, un empleado que trabaje la mitad del periodo cubierto tendría un valor de FPE de 0,5, independientemente del tipo de contrato o las horas de trabajo al día.

Comentarios

Consulte el comentario sobre “Composición” en “Descripción y comentarios sobre los principales indicadores de plantilla” en la sección B.2. Indicadores clave y avances.

B.2.c. Rotación de empleados

Normas relevantes: GRI 401-1

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

Número total de bajas voluntarias y tasa de rotación por género

	% de bajas voluntarias			Tasa de abandono voluntario			% de bajas no voluntarias			Tasa de abandono no voluntario		
Indicador	frente al año anterior	2022	2021	frente al año anterior	2022	2021	frente al año anterior	2022	2021	frente al año anterior	2022	2021
Hombres	4ptos	**53%**	49%	4,6ptos	**8,9%**	4,3%	(6ptos)	**60%**	54%	0,2ptos	**1,4%**	1,2%
Mujeres	(4ptos)	**47%**	51%	3,3ptos	**7,7%**	6,0%	(6ptos)	**40%**	46%	0,3ptos	**1,6%**	1,3%
Total	0	**100%**	100%	3,2ptos	**8,4%**	5,2%	0	**100%**	100%	0,3ptos	**1,5%**	1,2%

Número total de bajas voluntarias y tasa de rotación por edad

	% de bajas voluntarias			Tasa de abandono voluntario			% de bajas no voluntarias			Tasa de abandono no voluntario		
Indicador	frente al año anterior	2022	2021	frente al año anterior	2022	2021	frente al año anterior	2022	2021	frente al año anterior	2022	2021
Menos de 30	5ptos	**40%**	35%	8,6ptos	**21,1%**	12,5%	24ptos	**32%**	8%	2,4ptos	**3,1%**	0,7%
30 – 50	(4ptos)	**42%**	46%	2,3ptos	**6,7%**	4,4%	(13ptos)	**34%**	47%	(0,1ptos)	**1,0%**	1,1%
Más de 50	(1ptos)	**18%**	19%	1,5ptos	**4,5%**	3,0%	(11ptos)	**34%**	45%	(0,2ptos)	**1,5%**	1,7%
Total	-	**100%**	100%	3,1ptos	**8,4%**	5,1%	-	**100%**	100%	0,3ptos	**1,5%**	1,2%

Número total de bajas voluntarias y tasa de rotación por categoría laboral

	% de bajas voluntarias			Tasa de abandono voluntario			% de bajas no voluntarias			Tasa de abandono no voluntario		
Indicador	frente al año anterior	2022	2021	frente al año anterior	2022	2021	frente al año anterior	2022	2021	frente al año anterior	2022	2021
Tripulación de cabina	0ptos	**27%**	27%	2,3ptos	**6,7%**	4,4%	(7ptos)	**30%**	37%	(0,1ptos)	**1,3%**	1,4%
Pilotos	1pt	**3%**	2%	0,8ptos	**1,7%**	0,9%	3ptos	**8%**	5%	0,6ptos	**1,0%**	0,4%
Operaciones aeroportuarias	9ptos	**25%**	16%	5,4ptos	**9,1%**	3,7%	24ptos	**42%**	18%	1,7ptos	**2,7%**	1,0%
Funciones corporativas	(8ptos)	**36%**	44%	2,8ptos	**14,3%**	11,5%	(18ptos)	**16%**	34%	(0,9ptos)	**1,2%**	2,1%
Mantenimiento	(2ptos)	**9%**	11%	3,1ptos	**6,7%**	3,6%	(2ptos)	**4%**	6%	0ptos	**0,6%**	0,6%
Total		**100%**	100%	3,1ptos	**8,2%**	5,1%		**100%**	100%	0,3ptos	**1,5%**	1,2%

Descripción

Consulte la descripción sobre “Rotación de plantilla” en “Descripción y comentarios sobre los principales indicadores de plantilla” en la sección C.6. Indicadores relacionados con la plantilla.

Comentarios

Consulte el comentario sobre “Rotación de plantilla” en “Descripción y comentarios sobre los principales indicadores de plantilla” en la sección C.6. Indicadores relacionados con la plantilla.

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

Conciliación de la vida laboral y personal, y apoyo a responsabilidades de crianza compartida de los hijos

Normas relevantes: GRI 103-2, 401-2

Todas las compañías operadoras del Grupo han adoptado enfoques para coordinar y apoyar la promoción de la conciliación de la vida laboral y personal que permiten a los empleados desconectar del trabajo. Estas políticas esencialmente hacen hincapié en fomentar un modelo de trabajo equilibrado y flexible, permitiendo así conseguir el equilibrio adecuado entre las necesidades del negocio y las preferencias y circunstancias personales del empleado.

Asimismo, el Grupo ha proporcionado a los empleados gran cantidad de información y pautas para crear y gestionar una adecuada conciliación entre la vida laboral y personal a través de portales y plataformas digitales para los empleados (p. ej., plataformas de bienestar y programas de asistencia a empleados).

En cuanto a las responsabilidades de crianza compartida de los hijos, todas las compañías operadoras del Grupo tienen políticas sobre trabajo a tiempo parcial, maternidad, adopción, paternidad y baja parental compartida. Además, también existen plataformas online activas para progenitores y cuidadores que trabajan, donde estos pueden compartir ideas y apoyarse mutuamente.

Horas de trabajo

Normas relevantes: GRI 103-2, 401-2

El tiempo trabajado y las vacaciones son diferentes en cada compañía operadora, en función de sus respectivos convenios colectivos. En consecuencia, no se dispone de una política de horarios laborales para el conjunto del Grupo.

Empleados con discapacidad

Normas relevantes: GRI 405-1

Indicador	frente al año anterior	2022	2021	2020
Empleados con discapacidad[1]	20%	**724**	603	593
Cuota general de la plantilla	0%	**1,1%**	1,1%	1,1%

1 Los datos de Aer Lingus no forman parte del análisis.

Descripción

Empleados con discapacidad como porcentaje de la plantilla al final del año.

Recoger información sobre discapacidades de los empleados no es un requisito legal en el Reino Unido o Irlanda, a diferencia de España. En España, las discapacidades objeto de este análisis están constatadas médicamente, mientras que en otros países las declaran los propios empleados.

Comentarios

El porcentaje de 2022 se mantuvo estable respecto a 2021 debido a que hubo un notable incremento de la plantilla del Grupo en partes del negocio en las que el estado de discapacidad lo declaran los propios empleados (p. ej., el Reino Unido). El número total de empleados con discapacidad, no obstante, aumentó a 724, comparado con 603 en 2021.

Diálogo social en el ámbito de la salud y la seguridad

Normas relevantes: GRI 403-4

Las compañías operadoras de IAG cumplen toda la legislación vigente y se esfuerzan por mejorar y mantener el diálogo con los trabajadores y sus representantes. Las compañías operadoras utilizan una combinación de programas y tecnologías de recursos humanos y diálogo con los empleados para compartir información sobre el negocio con la plantilla, sus representantes y los sindicatos. La mayoría de los trabajadores están representados a través de convenios colectivos y las empresas del Grupo cuentan con mecanismos consolidados de negociación y diálogo con los sindicatos y los grupos de empleados. Estos incluyen revisiones periódicas de cuestiones relacionadas con la salud y la seguridad en el trabajo.

- British Airways mantiene contactos periódicos sobre salud y seguridad con los sindicatos a escala local, de departamento y de dirección general en todas las áreas del negocio.
- Iberia cuenta con comités consolidados de salud y seguridad en cada centro de trabajo que se reúnen cada dos meses.
- Aer Lingus tiene un Programa de Implicación con la Seguridad que empodera a gerentes y supervisores para tratar actuaciones y comportamientos tanto seguros como inseguros que observen de su equipo a diario para mejorar la cultura de la seguridad y reducir el riesgo de que se produzcan lesiones.
- Vueling celebra reuniones trimestrales con un comité de salud y seguridad compuesto de miembros del equipo directivo y de representantes de seguridad designados por los sindicatos.

Accesibilidad universal para las personas con discapacidad

Normas relevantes: GRI 103-2

El Grupo cumple íntegramente la legislación aplicable y, junto con las compañías operadoras, garantiza el acceso generalizado para empleados y clientes con discapacidad. Los edificios y operaciones del Grupo cumplen íntegramente con la legislación aplicable en materia de accesibilidad para empleados y clientes con discapacidad.

Todas las aerolíneas que conforman el Grupo han realizado esfuerzos para asegurarse de que todos los clientes, pero en especial las personas con discapacidad disfrutan de una experiencia sin trabas cuando viajan con nosotros. Las compañías operadoras también trabajan con diversas organizaciones externas —como el Foro de Empresas y Discapacidad en el Reino Unido— que nos ayudan a fundamentar y organizar nuestros esfuerzos y estrategias.

Nuestras compañías operadoras han posibilitado el acceso universal a sus procesos de reserva de billetes a través del diseño de sus páginas web. Iberia, por ejemplo, se asoció con la Fundación ONCE para la Cooperación e Inclusión Social de Personas con Discapacidad para garantizar que resulte accesible toda la información suministrada en su página web sobre el proceso de reserva de billetes, los requisitos de viaje y otras áreas de la experiencia del cliente. También se han implantado las directrices de accesibilidad para la Web 2.0 definidas por W3C-WAI.

Las estrategias de accesibilidad para empleados y clientes trabajan conjuntamente para garantizar que los empleados que interactúan directamente con los clientes, como la tripulación de cabina, estén formados en sensibilización ante las discapacidades. Esta formación hace hincapié en las discapacidades ocultas.

B.8. Retribución y brecha salarial

Normas relevantes: GRI 405-2

B.8.1. Retribución media desglosada por género, edad y nivel de responsabilidad; brecha salarial

Retribución en 2022 por nivel de responsabilidad (€) y por franja de edad (€)

		Total			Hombres			Mujeres			Brecha salarial		
	Categoría	frente al año anterior	**2022**	2021	frente al año anterior	**2022**	2021	frente al año anterior	**2022**	2021	frente al año anterior	**2022**	2021
Brecha salarial por género: nivel de responsabilidad	Altos directivos	30,5%	**295.510**	226.454	30,3%	**302.829**	232.392	57,8%	**283.207**	179.510	(16,3%)	**6,5%**	22,8%
	Otros ejecutivos	71,9%	**242.393**	141.018	56,7%	**262.080**	167.297	34,1%	**123.364**	91.981	7,9%	**52,9%**	45,0%
	Resto de empleados	50,8%	**52.155**	34.596	41,9%	**53.636**	37.793	60,9%	**50.512**	31.396	(11,1%)	**5,8%**	16,9%
	Total plantilla	50,0%	**55.521**	37.026	39,8%	**59.226**	42.357	63,0%	**51.758**	31.759	(12,4%)	**12,6%**	25,0%
Brecha salarial por género: franja de edad	<30	52,4%	**41.069**	26.949	35,6%	**41.107**	30.137	68,9%	**41.018**	24.921	(19,7%)	**0,2%**	19,9%
	30-50	56,5%	**56.637**	36.912	46,3%	**60.507**	41.378	70,7%	**53.582**	31.396	(12,7%)	**11,4%**	24,1%
	>50	50,3%	**67.882**	45.152	47,2%	**72.421**	49.214	58,0%	**62.804**	39.746	(6,0%)	**13,3%**	19,2%
	Total plantilla	50,3%	**55.521**	37.026	39,8%	**59.226**	42.357	63,0%	**51.758**	31.759	(12,4%)	**12,6%**	25,0%

La diferencia entre la brecha salarial de género y la igualdad salarial

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

La igualdad salarial es el principio por el que las personas que hacen el mismo trabajo han de recibir el mismo salario, permitiéndose diferencias legítimas como la antigüedad, el desempeño y la experiencia.

Es perfectamente posible que una organización que remunera a su personal de forma justa y equitativa dentro de puestos diferentes tenga brecha salarial de género. La existencia de una brecha salarial de género no significa por sí sola que haya un problema de desigualdad salarial.

IAG ha adoptado principios sólidos de igualdad salarial, garantizando que todos los empleados, independientemente de su género, reciban un salario equitativo por el trabajo que hacen, en función de la experiencia y el desempeño (entre otros factores).

Descripción

Partiendo de una base uniforme desde 2019, los datos de remuneraciones se presentan en la media de los grupos de empleados por género, edad y nivel de responsabilidad. Los componentes incluidos en las retribuciones siguen siendo el salario base, los complementos por turnos, las dietas y aportaciones de la empresa a planes de pensiones, las prestaciones gravables y los incentivos anuales, de modo que se proporciona una visión clara del total de las retribuciones.

La presentación de valores de retribuciones y la población incluida sigue sin cambios en los siguientes aspectos:

- Todos los valores se muestran sobre una base anualizada;
- Todos los valores se muestran según el equivalente de jornada completa;
- Solo se informa de los valores por el tiempo trabajado. Se excluye de los valores declarados la retribución recibida por no trabajar;
- Para garantizar la consistencia, la retribución de 2021 en monedas distintas del euro se reformularon utilizando los tipos de cambio de 2022;
- En el caso de los empleados que no tienen una relación representativa entre el valor de la retribución abonada por la empresa y el número de horas trabajadas correspondiente a esa retribución, se reporta el salario contractual para reducir el número de empleados del Grupo excluidos de la información retributiva, con el objetivo de garantizar la comparabilidad de la retribución de los empleados con diferentes condicionales contractuales y patrones de trabajo, y garantizando que el informe incluye a todos los empleados respecto a los que hay datos de retribución. Presentar una lectura transversal clara del salario global fijo y variable en relación con el tiempo trabajado es muy importante en una industria con una elevada proporción de trabajadores temporales, a tiempo parcial y de duración determinada con horarios de trabajo muy variables;
- La brecha salarial de la que se informa para cada grupo de plantilla sigue representando la diferencia entre el importe medio cobrado por hombres y mujeres, expresado como porcentaje de la retribución de los hombres; y
- En lo relativo a los grupos de población por nivel de responsabilidad, en el grupo de “altos directivos” figuran los miembros del Comité de Dirección del Grupo, los miembros de los comités de dirección de las compañías operadoras, los consejeros y otros puestos ejecutivos de alta dirección. Dentro del grupo “Otros ejecutivos” se encuentran los demás puestos de gestión, incluidos los pilotos con categoría de capitán. En el grupo “Resto de empleados” se incluyen las demás funciones dentro del Grupo, como la mayoría de los pilotos y la tripulación de cabina.

Comentarios

Dentro del modelo operativo de IAG, la responsabilidad y la gestión de la retribución de los empleados corresponde a cada compañía operadora, permitiéndoles ofrecer la experiencia adecuada tanto al cliente como al empleado. Nuestros empleados han sido esenciales para nuestra recuperación y para prestar el servicio prometido a los clientes. Las compañías operadoras siguen implementando una variedad de herramientas que son apropiadas en sus respectivos mercados y geografías para apoyar a los empleados en estos tiempos difíciles y procurar que nuestros modelos retributivos sean sostenibles, justos y estén alineados con el éxito futuro del Grupo.

B.8.2. Análisis de la brecha salarial

A medida que el Grupo vuelve a una red y una programación de vuelos más normalizadas, el impacto en la brecha salarial de las medidas provisionales de respuesta a la pandemia continuará disminuyendo. El resultado es que a nivel del Grupo hubo una reducción interanual de la media de la brecha salarial desde el 25% de 2021 al 12,6% en 2022, y desde el 43,6% al 31,7% en lo que respecta a la brecha salarial media.

Este cambio se ha debido a tres factores clave:

- El COVID-19 y las actividades de reestructuración asociadas al mismo tuvieron un impacto adverso en la composición de la plantilla y en el salario por género en 2021.
- A medida que los mercados se reabrieron y las restricciones a los viajes se suavizaron, las aerolíneas construyeron la capacidad necesaria para satisfacer la creciente demanda de viajes. Entre otros retos para dotarnos de recursos estuvo la contratación de aproximadamente 17.400 empleados nuevos en todo el Grupo. Ello resultó en un incremento de la proporción de mujeres en todo el Grupo y dadas las tasas salariales de estos puestos, esto ha impactado en la media del salario de hombres y mujeres cuando se compara con años anteriores.
- El salario de los pilotos sigue siendo el factor más importante de la brecha salarial de género de IAG y refleja tanto el menor número de mujeres piloto como el impacto de la antigüedad. Este es un área clave en la que ponen el énfasis todas las aerolíneas del Grupo y, por ejemplo, Iberia Express mejoró la representación femenina den puestos de Primer Oficial piloto del 9% al 11%.

A comienzos de 2022 anunciamos nuestro objetivo de tener un 40% de mujeres en puestos alta dirección en 2025. Este nuevo objetivo se apoyaba en un nuevo marco y una nueva estrategia de diversidad e inclusión y hemos hecho grandes avances para que IAG sea un lugar de trabajo más inclusivo.

En 2022 la proporción de mujeres en el Comité de Dirección de IAG aumentó 8 puntos porcentuales con el nombramiento de Sarah Clements como Directora de Asesoría Jurídica de IAG. Acabamos el año con un 34% de mujeres en puestos de lata dirección frente al 33% de 2021.

Las compañías operadoras implementaron una variedad de iniciativas para apoyar la igualdad de género y ello incluyó revisar los procesos de contratación para garantizar listas de candidatos preseleccionados y paneles de entrevistas diversos, crear oportunidades de orientación y redes de contactos para mujeres y ofrecer programas educativos para niñas y mujeres jóvenes que están planteándose desarrollar una carrera profesional en el sector de la aviación.

En IAG seguimos comprometidos con la equidad, la diversidad y la inclusión, y hemos avanzado considerablemente en 2022.

En la sección “Diversidad, inclusión e igualdad” del Informe de sostenibilidad se explican en mayor detalle las medidas de IAG para fomentar la diversidad y la inclusión en todo el Grupo.

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

Descripción:
Retribución media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, las aportaciones a los regímenes de pensiones y previsión social , y cualquier otro elemento retributivo, desglosado por género

	frente al año anterior	2022	2021	2020	2019	2018
Consejo de Administración						
Hombres	64,0%	**836.667**	510.167	407.326	638.010	721.159
Mujeres	20,4%	**138.000**	114.600	109.798	133.799	154.804
Comité de Dirección						
Total	18,3%	**1.523.328**	1.287.780	653.403	1.012.671	1.105.034

Descripción

- Los componentes declarados de las retribuciones incluyen:
- Consejeros ejecutivos: salario base, complementos sujetos a impuestos (vehículo de la empresa y sanidad privada), contribución al plan de pensiones de la empresa, incentivos anuales abonados en el periodo del informe e incentivos a largo plazo otorgados en el periodo de este informe, seguros de accidente y de vida.
- Consejeros no ejecutivos: todos los honorarios (consejo, presidencia, pertenencia a comisiones, etc.) y complementos personales en forma de viajes (sujetos a impuestos).
- Con la metodología establecida en 2020, solo se incluyen en la comparación interanual los consejeros que estuvieron en servicio durante el periodo anual completo cubierto por este informe.
- Como en años anteriores, la retribución del Consejero Delegado de IAG se omite del informe de retribuciones del Comité de Dirección, porque ya se declara parte de la retribución del Consejo de Administración.
- Estas cifras se extrajeron utilizando el método que se indica en el Informe de Remuneraciones presentado ante la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) de España.

Explicación de las retribuciones del Consejo

El mayor nivel de retribución media abonada a los consejeros varones frente a las consejeras mujeres es una consecuencia directa de que los puestos mejor remunerados —Consejero Delegado y Presidente— están ocupados por hombres. En los casos en los que los consejeros desempeñen las mismas funciones y responsabilidades, el nivel de retribución es equivalente, independientemente de su género, como resultado del marco estandarizado de honorarios no ejecutivos del Grupo.

En 2022 y 2021 se incluye la retribución de diez consejeros no ejecutivos y del Consejero Delegado de IAG, con la misma división de seis hombres y cinco mujeres.

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

- El incremento de la retribución del Consejero Delegado de IAG entre 2021 y 2022, debido a:
  - Ha sido el primer año desde su nombramiento en que el Consejero Delegado recibió su salario contractual completo (tras una reducción del 10% en 2021 y del 20% en 2020);
  - Dado que el Grupo está saliendo de la pandemia, 2022 fue el primer año desde 2019 en que el Consejero Delegado de IAG recibió un incentivo anual;
  - La consolidación en 2022 a favor del Consejero Delegado de las acciones con entrega diferida concedidas en 2019; y
  - La liberación a favor del Consejero Delegado de los derechos concedidos en el marco del PSP de 2017.
- En 2022, los honorarios de los consejeros no ejecutivos regresaron a los niveles retributivos contractuales (en 2020 se impuso una reducción del 20% en los honorarios de todos los consejeros debido a la COVID-19, y en 2021 se realizó un recorte similar del 10%); y
- A medida que los mercados se reabrieron y las restricciones a los viajes se suavizaron, se produjo un aumento del uso de complementos personales en forma de viajes.

En la sección correspondiente al informe de retribución de los consejeros incluido en el Informe de Gobierno Corporativo se explica más detalladamente la retribución del Consejo.

Explicación de las retribuciones del Comité de Dirección

Tanto los componentes de la retribución como la oportunidad asociada a esos componentes de los miembros del Comité de Dirección permanecen sin cambios entre 2021 y 2022. El incremento de la retribución media de los miembros del Comité de Dirección que se declara en 2022 responde a factores tales como:

- Cambios en la composición del Comité de Dirección entre 2021 y 2022;

  Para 2022, se informa de la retribución total de diez miembros del Comité de Dirección, ocho hombres y dos mujeres. A modo de comparación, el conjunto de datos del año pasado estaba compuesto por nueve miembros del Comité de Dirección, ocho hombres y una mujer. No se muestra un desglose por género por razones de confidencialidad, dado que el conjunto de datos sobre mujeres se refiere únicamente a dos empleadas.
- La respectiva liberación y consolidación de las acciones con entrega diferida históricas concedidas en 2017 y 2019. El rendimiento resultante de estas dos asignaciones se evaluó antes del inicio del periodo de la pandemia y, por lo tanto, debe ser considerado retribución diferida y no retribución obtenida durante el periodo de la pandemia;
- El pago nuevamente del sueldo contractual a los miembros del Comité de Dirección en 2022, frente a las reducciones del salario de 2020 y 2021 a causa de la COVID-19 (en 2020 se impusieron reducciones de hasta un 50% del salario, con recortes menores en 2021); y
- Pago de los incentivos anuales de 2022 aprobados.

Las asignaciones resultantes del cambio de modelo de incentivos a largo plazo de un Plan de Acciones por Desempeño (PSP, por sus siglas en inglés)) a un Plan de Acciones Restringidas (RSP, por sus siglas en inglés)) serán declaradas en el año de consolidación de 2024 en adelante, en el momento en que se conozca el valor realizado. Esto es congruente con nuestro enfoque de informar sobre el valor de los incentivos a largo plazo en otros documentos presentados a la CNMV.

B.9. Prosperidad

B.9.1. Impacto en la comunidad y el empleo

Título de la CNMV relacionado: Impacto de las actividades de la Sociedad en el empleo y en el desarrollo local; impacto de las actividades de la Sociedad en las poblaciones y territorios locales; relaciones con los actores de las comunidades locales y modalidades del diálogo con estos.

IAG considera que la experiencia laboral resulta de gran utilidad para fomentar el empleo local. Para ello, promueve la participación de los jóvenes en su negocio y los prepara para una posible carrera en la aviación. Todas nuestras compañías operadoras ofrecen programas e iniciativas que respaldan este objetivo.

British Airways tiene una variedad de programas para graduados y de aprendizaje profesional, y en 2022 empleó a 125 aprendices y 47 graduados, con la previsión de incrementar estas cifras a 50 graduados y 160 aprendices en 2023. Estos programas se sitúan año tras año como uno de los mejores valores en las clasificaciones Cibyl Top 300 Graduate Employer y del National Graduate Recruitment Awards for Engineering and Transport en el Reino Unido. British Airway revisó los requisitos de participación en el programa de aprendizaje profesional con el fin de contribuir a la movilidad social. Este esfuerzo resultó en una representación femenina del 41,7% en los programas de Ciencias, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas (STEM, por sus siglas en inglés) (frente al objetivo del gobierno del 23%) y, en el caso de todos los programas, una representación de personas negras, asiáticas y pertenecientes a minorías étnicas (BAME, por sus siglas en inglés) del 23% (frente al objetivo del gobierno del 13,9%).

Iberia ha continuado con su exitoso programa de becas de prácticas con la Fundación Universidad Empresa, ofreciendo a estudiantes de postgrado oportunidades únicas dentro de la compañía. Además, Iberia sigue ofreciendo programas de prácticas en talleres de MRO para estudiantes de formación profesional, y tienen múltiples convenios con varias escuelas de formación profesional del área de Madrid para su Programa de Técnico de Mantenimiento Aeronáutico.

Aer Lingus sigue colaborando directamente con universidades de toda Irlanda, organizando jornadas profesionales y ferias de contratación para informar a los estudiantes de las oportunidades profesionales en el sector de la aviación. También ha continuado su asociación con Enactus, para ayudar a los estudiantes de los principales colegios y universidades de toda Irlanda en proyectos que les ayuden a desarrollar sus habilidades empresariales para hacer frente a problemas complejos dentro de la comunidad en general. Aer Lingus también ha seguido centrándose en iniciativas que animen a más mujeres a solicitar programas de aprendizaje en el departamento de ingeniería de Aer Lingus.

Vueling patrocina la Feria de Empleo de la Universidad de Cranfield y el Brand Management Challenge de ESADE, que se centran en apoyar y atraer al mejor talento joven al sector de la aviación. Asimismo, Vueling ha participado de forma activa en la feria de empleo Disjobs para personas con discapacidad como parte de su estrategia global de igualdad, diversidad e inclusión.

IAG Loyalty ha puesto en marcha su programa Early Talent, que presta atención a una multitud de temas de EDI, incluida una nueva asociación con Innovate Her, cuya visión es hacer que el sector tecnológico sea más equitativo, aumentando la diversidad y creando lugares de trabajo más inclusivos. También han puesto en marcha su primer programa de becarios y han lanzado nuevas asociaciones con la escuela Greycoats y la Universidad de Liverpool. IAG Loyalty también tiene un sólido programa de aprendizaje y actualmente cuenta con 6 aprendices en su equipo de Producto y Datos que están completando su aprendizaje de Nivel 7.

B.9.2. Gestión de las relaciones con los consumidores

Normas relevantes: GRI 102-43, 103-2

Sistemas de reclamación y quejas recibidas

	Unidad	frente al año anterior	2022	2021	2020	2019	2018
Quejas de clientes	número por cada 1.000 pasajeros	(8%)	**4,5**	4,9	6,5	3,2	N/D

Descripción

Calculado dividiendo las quejas totales de clientes en el año por el total de pasajeros.

Comentarios

Los clientes de las aerolíneas de IAG pueden enviar sus comentarios o quejas de diferentes formas, ya sea por correo, por teléfono o desde los centros de atención al cliente y las páginas web de las aerolíneas del Grupo. Los tipos de quejas recibidas son de muy diversa índole, pero generalmente se refieren a retrasos y cancelaciones, equipajes, la experiencia durante el viaje y las reservas. Para procesar las quejas de los clientes, las aerolíneas de IAG cuentan con equipos específicos, formados especialmente para ofrecer un servicio excelente al cliente y resolver incidencias de forma rápida y satisfactoria. A través de sus sistemas de reclamación, las aerolíneas de IAG rastrean y hacen un seguimiento activo de la resolución de las quejas de clientes haciendo uso de varios indicadores, como el tiempo transcurrido entre la presentación de la queja y la primera comunicación enviada al cliente, o el número de casos abiertos que se cerraron satisfactoriamente.

En 2022 se recibió una media de 4,5 quejas por cada 1.000 pasajeros transportados en todas las aerolíneas de IAG. Esta ratio fue ligeramente inferior al de 2021 o 2020, pero sigue siendo muy superior al de 2019. El volumen de reclamaciones a lo largo de 2022 se vio muy afectado por el nivel enorme de disrupción de servicios por distintas circunstancias y que sufrieron todas las aerolíneas del Grupo.

Todas las aerolíneas de IAG también ofrecieron facilidades para que los clientes ejercieran sus derechos a reclamar una compensación conforme al Reglamento (CE) 261/2004 del Parlamento europeo y del Consejo del 11 de febrero de 2004 y se establecieron normas comunes de compensación y asistencia a pasajeros para los casos de denegación de embarque y cancelación o retrasos de vuelos prolongados. Además, los clientes pueden hacer uso de los canales de contacto de las aerolíneas de IAG para reclamar indemnizaciones con motivo de incidentes con equipajes y otros gastos imprevistos, que son evaluados y resueltos por los equipos de relaciones con clientes de IAG.

B.9.3. Subvenciones públicas recibidas

Normas relevantes: GRI 201-4

	Unidad	frente al año anterior	2022	2021	2020	2019	2018
Total subvenciones públicas	millones de euros	(59)%	**293**	707	474	94	nr
Derechos de los ETS del Reino Unido y la UE a coste cero	millones de euros	(1)%	**273**	277	122	nr	nr

Las subvenciones públicas no se declararon en 2018 porque no se consideraron importantes.

Descripción

Las subvenciones públicas se definen como los derechos de los regímenes de comercio de derechos de emisión (ETS, por sus siglas en inglés) de la UE, Suiza y Reino Unido otorgados a coste cero, y los programas de protección del empleo puestos en marcha en el Reino Unido e Irlanda para British Airways y Aer Lingus, respectivamente. Los derechos del ETS de la UE se valoran a los precios de mercado del carbono a 31 de diciembre en el año objeto de análisis.

Comentarios

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

El Grupo también ha recibido ayudas públicas que no se consideran subvenciones públicas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera y, por lo tanto, no se incluyen en el importe anterior, por los siguientes conceptos:

- Iberia y Vueling se beneficiaron de los expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE) que el gobierno de España puso en marcha en marzo de 2020. En el marco de este programa, el empleo se suspende temporalmente y el Estado paga directamente a los empleados afectados y no se realiza ninguna transferencia de dinero al Grupo.
- El Grupo se benefició de un conjunto de líneas de financiación ofrecidas por los Estados en los que las compañías operadoras desarrollan sus actividades principales. Algunas de estas fueron del UK Export Finance (UKEF) del Reino Unido, el Instituto de Crédito Oficial de España y el Strategic Investment Fund (ISIF) de Irlanda.

B.9.4. Beneficios/(pérdidas) contables antes de impuestos

Normas relevantes: GRI 207-4

	Unidad	frente al año anterior	2022	2021	2020	2019	2018
Reino Unido	millones de euros	(2%)	**46**	(2.417)	(4.512)	1.618	2.770
España	millones de euros	(58%)	**408**	(705)	(2.538)	489	512
República de Irlanda	millones de euros	11%	**(41)**	(368)	(556)	240	272
Otros países	millones de euros	(14%)	**2**	(16)	(204)	(72)	(67)

Descripción

Beneficios por país: Beneficio contable consolidado del Grupo correspondiente al ejercicio por cada país donde tributa.

Comentarios

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

B.9.5. Impuesto de sociedades pagado

Normas relevantes: GRI 207-4

	Unidad	frente al año anterior	2022	2021	2020	2019	2018
Reino Unido	millones de euros	9%	**3**	31	77	161	191
España	millones de euros	(135%)	**126**	(93)	(95)	(71)	92
República de Irlanda	millones de euros	0%	**0**	(2)	(28)	27	61
Otros países	millones de euros	519%	**5**	1	1	2	(1)

Descripción

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

Comentarios

El pago neto total de 134 millones de euros es superior a la carga fiscal prevista para el Grupo, de 102 millones de euros. La diferencia se debe principalmente al desfase entre el momento en que las pérdidas se incluyen en el resultado contable y el periodo futuro en que dichas pérdidas se tienen en cuenta para calcular el pago de impuestos.

"Otros" comprende Alemania, Bélgica, Costa Rica, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, India, Maldivas, México, Perú, Polonia, Puerto Rico, República Dominicana, Senegal y Sudáfrica.

C. Gobierno

Las secciones C.1. a C.7. se encuentran en la Parte 2 de esta NFIS.

C.8. Descripción de la taxonomía de la UE y actividades relacionadas en 2022

El Reglamento de taxonomía de la UE constituye un nuevo marco para identificar y facilitar la inversión sostenible en toda la UE.

IAG ha desarrollado más su enfoque sobre la taxonomía de la UE y ha informado sobre sus actividades sostenibles de acuerdo con el Reglamento (UE) 2020/852 sobre la taxonomía y los correspondientes acatos delegados, conjuntamente denominados la "taxonomía", que tienen por objeto identificar actividades medioambientalmente sostenibles vinculadas con la taxonomía.

Este informe abarca las actividades económicas "elegibles" y "en consonancia" que el Grupo ha llevado a cabo en 2022. El informe solo tiene en cuenta las actividades relacionadas con los objetivos de la taxonomía relativos a la mitigación y adaptación al cambio climático, ya que son estos los únicos objetivos que actualmente se hallan bajo la taxonomía.

Aunque hay borradores de propuestas para englobar a la aviación y otras actividades en la taxonomía, estas aún no se han aprobado como ley en la UE y, en consecuencia, no hay categorías relacionadas con la taxonomía para la aviación. Por lo tanto, la mayoría de gasto incurrido por el Grupo no es elegible según la taxonomía. En 2022:

- Ninguno de los ingresos del Grupo era elegible en consonancia a la Taxonomía;
- El 0,3% del CAPEX totales era elegible;
- El 0,2% del OPEX era elegible como actividades relativas a la taxomonía[1].

No obstante, las categorías relacionadas con la infraestructura de edificios, la energía, la tecnología de la información, el transporte (en tierra), los residuos y el reciclaje, y la innovación y la investigación y el desarrollo asociados son aplicables a las actividades del Grupo y este ha sido el enfoque principal de nuestra actividad de selección relativa a la taxonomía.

Metodología/recopilación de datos y validación

La recopilación y validación de datos se llevó a cabo a través de la estructura de gobierno establecida, como se describe en la sección C.2, y el Departamento Financiero del Grupo IAG desempeñó un papel integral en el diseño, recopilación y validación de los datos de la taxonomía. A lo largo del año se realizan revisiones del reglamento de taxonomía existente y propuesto a través de la Red de Sostenibilidad de IAG.

Utilizando el reglamento de taxonomía y la "brújula de taxonomía" online, el equipo de Sostenibilidad del Grupo y el Departamento Financiero del Grupo IAG coordinaron la identificación de actividades elegibles (esto es, aquellas que deben analizarse) y sus conclusiones se confirmaron con más análisis efectuados a nivel de las aerolíneas/compañías operadoras. Para calcular los indicadores clave de rendimiento (KPI, por sus siglas en inglés) correspondientes y los numeradores, cada aerolínea o compañía operadora revisó todas las actividades realizadas con respecto a las siguientes categorías:

Actividades más destacadas
Actividades de construcción e inmobiliarias
Renovación de edificios existentes
Adquisición y propiedad de edificios
Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética
Instalación, mantenimiento y reparación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en edificios (y plazas de aparcamiento anexas a los edificios)
Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energías renovables.
Energía
Generación de electricidad mediante tecnología solar fotovoltaica
Información y comunicación
Tratamiento de datos, alojamiento y actividades relacionadas
Soluciones basadas en datos para la reducción de emisiones de GEI
Actividades técnicas, científicas y profesionales
Investigación en tecnologías innovadoras de bajas emisiones de carbono
Transporte
Transporte en motocicleta, vehículos de pasajeros y vehículos industriales ligeros
Suministro de agua, alcantarillado, gestión y descontaminación de aguas
Valorización de materiales de residuos no peligrosos

1 0,2% del total de gastos operativos de acuerdo con Informe y cuentas anuales de 2022.

La coordinación a nivel del Grupo garantiza la asignación correcta del gasto entre numeradores y denominadores y que las transacciones intragrupo quedan excluidas. El Grupo publicó una guía con el fin de garantizar que las actividades se distribuyan adecuadamente entre el gasto de capital (CAPEX) y el gasto operativo (OPEX). Las compañías operadoras recibieron instrucciones relativas a la determinación y composición de los denominadores tanto del CAPEX como del OPEX. Durante el proceso de recopilación de datos de 2022, las categorías incluidas en el denominador del OPEX se ampliaron para englobar todas las reparaciones y el mantenimiento (incluida la actividad de mantenimiento de aeronaves) realizadas en todo el negocio, incluidas algunas actividades que se subcontratan: por ejemplo, algunas actividades de mantenimiento y limpieza de edificios. La mayoría de estas actividades no se corresponden a actividades que se ajustan a la taxonomía vigente.

El Grupo y las compañías operadoras relacionaron todas las actividades posibles elegibles según la taxonomía que surgieron en 2022. Mientras que no se identificaron actividades de ingresos elegibles según la taxonomía, sí se detectaron y cuantificaron actividades relativas al CAPEX y al OPEX realizadas por las compañías operadoras , y posteriormente se revisaron en cumplimiento de las directrices del Grupo y de la brújula de taxonomía para garantizar que se hubieran registrado adecuadamente en línea con las actividades definidas de la taxonomía.

Tras la identificación del gasto elegible, cada aerolínea/compañía operadora efectuó una valoración del cumplimiento usando un criterio de “aportación sustancial” de cada actividad como se describe en la brújula de taxonomía con el fin de establecer una concordancia. En los casos en que el OPEX o el CAPEX general por actividad era inferior a 2 millones de euros por aerolínea/compañía operadora, las cantidades no eran significativas y, por tanto, no se tomó ninguna medida. En el caso de aquellas actividades en las que el gasto era superior a 2 millones de euros, se efectuaron más análisis, valorando cada proyecto acometido.

A nivel de Grupo, IAG efectuó una valoración de riesgos de vulnerabilidad climática como se especifica en (en línea con el correspondiente Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2021/2139 que define los criterios de “no causar un perjuicio significativo”) y criterios mínimos de garantías.

Actividades elegibles y en consonancia con la taxonomía

El Grupo incurrió en un gasto limitado elegible según la taxonomía en 2022. Entre las áreas de gasto figuraban:

- El mantenimiento y remodelación de edificios (este gasto fue mínimo);
- Actividad en la categoría del transporte relativo a los vehículos eléctricos, carga de vehículos y el mantenimiento de la flota de vehículos terrestres;
- Generación de electricidad a partir de tecnología solar fotovoltaica; y
- El programa para migrar varios centros de datos a sistemas basados en la nube y algunos gastos de programación informática.

Las múltiples inversiones y contratos de extracción para la fabricación de combustibles sostenibles de aviación (SAF, por sus siglas en inglés) y la propulsión por hidrógeno actualmente no son actividades elegibles según el Reglamento de taxonomía vigente.

El informe final de la taxonomía de IAG y los datos asociados se revisan mediante el proceso de gobernanza de la sostenibilidad del Grupo con su aprobación final compete a un subgrupo de taxonomía perteneciente al Sustainability Steering Board, representado por el Chief People, Corporate Affairs and Sustainability Officer (CPCASO) y el controlador financiero del grupo.

KPI – Ingresos

El Grupo continúa trabajando para desarrollar productos y servicios más sostenibles, como se detalla en la sección “De un vistazo” de este Estado no financiero. No obstante, IAG no generó ingresos a partir de productos y servicios elegibles según la taxonomía en 2022. Actualmente, las aerolíneas del Grupo ofrecen a los clientes la oportunidad de volar de forma más sostenible mediante el patrocinio de vuelos con SAF o mediante la compra de compensaciones y eliminaciones de carbono. Estas no son elegibles según las normas actuales de la taxonomía. Entre 2023 y 2025, la oferta de productos sostenibles de las aerolíneas se mejorará y se hará más accesible para los clientes, incluido un suministro más generalizado de combustibles sostenibles de aviación (SAF), que podría pasar a ser elegible como ingreso una vez que la aviación entre a formar parte de la taxonomía.

El denominador se ha determinado en virtud del artículo 2, punto (5), de la Directiva 2013/34/UE.

El KPI de los ingresos establece que el 0% de los ingresos totales (23,100 miles de millones de euros) es elegible según la taxonomía.

KPI – CAPEX

Para determinar el denominador relativo al CAPEX se realizó el cálculo del gasto pertinente con arreglo al Anexo I, apartado 1.1.2.1 del Reglamento Delegado (UE) 2021/2178. Se ha compilado todo el gasto reflejado en los informes del Grupo con arreglo a las NIIF, incluido el gasto relativo a la flota.

La tabla que figura a continuación muestra las actividades específicas del Grupo que están en consonancia con la taxonomía, en virtud de lo establecido en el Reglamento Delegado (UE) 2021/2139.

Tabla de CAPEX elegible y en consonancia con a la taxonomía

				Criterios de contribución sustanciales		Criterio NCDS (No causa daño significativo)				
Actividades económicas	Códigos de taxonomía	CAPEX absoluto	Proporción de CAPEX	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Proporción de CAPEX que se ajusta a la taxonomía, 2022	Categoría (actividad facilitadora)	Categoría (actividad de transición)
	Unidad	millones de euros	%	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA										
A1, Actividades de CAPEX medioambientalmente sostenibles (actividades que en consonancia con la taxonomía)	n/a		0%	n/a	n/a	n/a	n/a	0%		
A2, Actividades de CAPEX elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)		**15**	**0,3%**							
Programación informática, consultoría y actividades actividades conexas	8,3	10	0,2%					n/a		T
Renovación de edificios existentes	7,2	5	0,1%					n/a		T
Total (A1+A2)		**15**	**0,3%**					**0%**		
B. Actividades de CAPEX no elegibles según la taxonomía		5.120	99,7%							
Total (A+B)		**5.135**	**100,0%**							

El denominador correspondiente a este cálculo incluye el gasto relacionado con la flota de aeronaves, aunque el Grupo no puede declarar ningún gasto elegible directo o asociado que esté relacionado con la flota. Dado que la mayor proporción de nuestro gasto corresponde a la flota, el porcentaje de CAPEX elegible según la taxonomía no es significativo. La proporción de gastos elegibles según la taxonomía fue del 0%.

KPI – OPEX

El Grupo ha identificado las siguientes actividades OPEX asociadas a la Taxonomía: mantenimiento y reparación de edificios e instalaciones, vehículos y carga de vehículos, mantenimiento de equipos solares fotovoltaicos, informática y procesamiento y alojamiento de datos. Esto resultó en un número limitado de actividades elegibles o que se ajustan a la taxonomía. Se ha incurrido en pequeños gastos en el mantenimiento de edificios. Además, hay ciertos costes externalizados de terceros asociados con la transición energética que el Grupo tiene el compromiso de realizar que se han incorporado al OPEX. El gasto plurianual en actividades de transformación de los datos de TI en todo el Grupo se ha mantenido y continuará a lo largo de 2023, con un particular énfasis en finalizar la migración a entornos en la nube.

Para determinar el denominador del OPEX se llevó a cabo el cálculo global del gasto pertinente de conformidad con el Anexo I, apartados 1.1.3.1 y 1.1.3.2 del Reglamento Delegado (UE) 2021/2178. La siguiente tabla muestra las actividades elegibles a escala del Grupo mayores a 2 millones de euros. Los gastos relacionados con los arrendamientos a corto plazo fueron de poca importancia, ya que la mayor parte de ellos correspondían a aeronaves y no a edificios.

Tabla de OPEX elegible y en consonancia con la taxonomía

				Criterios de contribución sustanciales		Criterio NCDS (No causa daño significativo)				
Actividades económicas	Códigos de taxonomía	CAPEX absoluto	Proporción de CAPEX	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Mitigación del cambio climático	Adaptación al cambio climático	Proporción de CAPEX que se ajusta a la taxonomía, 2022	Categoría (actividad facilitadora)	Categoría (actividad de transición)
	Unidad	millones de euros	%	S/N	S/N	S/N	S/N	%	F	T
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA										
A1, Actividades de OPEX medioambientalmente sostenibles (actividades que en consonancia con la taxonomía)	n/a		0%	n/a	n/a	n/a	n/a	0%		
A2, Actividades de CAPEX elegibles según la taxonomía pero no medioambientalmente sostenibles (actividades que no se ajustan a la taxonomía)		**51**	**3,5%**							
Proceso de datos, hosting y actividades conexas	8,1	31	2,1%					n/a		T
Programación informática, consultoría y actividades actividades conexas	8,3	20	1,4%					n/a		T
Total (A1+A2)		**51**	**3,5%**					**0%**		
B. Actividades de OPEX no elegibles según la taxonomía		1.400	96,5%							
Total (A+B)1		**1.451**	**100,0%**							

1 El OPEX total a efectos del cumplimiento de las definiciones de la Taxonomía no coincide con los estados financieros consolidados del Grupo elaborados con arreglo a las NIIF.

El KPI del OPEX total del Grupo que se ajusta a la taxonomía para 2022 fue del 0%, lo que refleja el limitado alcance de las actividades elegibles y ajustadas a la taxonomía aplicable a las operaciones del Grupo.

C. Índice

(F) significa “pleno cumplimiento”, (P) significa “cumplimiento parcial”. (1) significa “marco interno”: véanse las páginas correspondientes.

Área	Criterios de presentación/ norma GRI	Página
Información general		
Descripción del modelo de negocio	GRI 2-6 (2021) (P)	3
Organización y estructura	GRI 2-6 (2021) (P)	3
Mercados en los que opera	GRI 2-1/6 (2021) (P)	3
Objetivos y estrategias	GRI 2-1/22 (2021) (P)	29
Principales factores y tendencias que pueden afectar a los resultados futuros	GRI 3-3 (2021) (P)	29
Marco de presentación utilizado	GRI 1 (2021)	5, 36
Evaluación de materialidad	GRI 3-1/2 (2021) (P)	6, 29
Cuestiones sociales y relativas al personal		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y el resultado de dichas políticas	GRI 3-3 (2021) (P)	50
Riesgos principales relacionados con estas cuestiones	GRI 3-3 (2021) (P)	50
Empleo		
Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional	GRI 102-7 (P), 405-1 (P)	22
Distribución de contratos de trabajo y media anual distribuida por género, edad y clasificación profesional	GRI 2-7 (2021) (P)	21
Número total de despidos y distribución por género, edad y clasificación profesional	GRI 3-3 (2021), 401-1 (P)	75
Retribución media desglosada por género, edad y clasificación profesional	GRI 405-2 (P)	78
Brecha salarial	GRI 3-3 (2021), 405-2	78
Retribución media de consejeros y directivos	GRI 3-3 (2021), 405-2	80
Políticas de desconexión laboral	GRI 3-3 (2021) (P)	77
Número de empleados con discapacidad	GRI 3-3 (2021)(P), 405-1 (P)	77
Organización del trabajo		
Organización del horario laboral	GRI 3-3 (2021) ((P)	76
Tasas de absentismo	GRI 3-3 (2021), 403-9 (P)	71
Medidas destinadas a facilitar la conciliación	GRI 3-3 (2021), 401-3	76
Salud y seguridad		
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	GRI 3-3 (2021) (P), 403-1a, 403-8	71
Número de accidentes de trabajo y tasas de accidentes, desglosados por sexo	GRI 403-9/10 (P), (1)	71
Casos de enfermedades laborales desglosados por género	GRI 403-9,/10 (P)	71
Relaciones laborales		
Organización del diálogo social	GRI 3-3 (2021) (P)	69
Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos, por país	GRI 2-30 (2021) (F)	69
Balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo	GRI 3-3 (2021) (P), 403-4 (P)	77
Descripción de los mecanismos y procedimientos que tiene la empresa para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la empresa, en materia de información, consulta y participación	GRI 3-3 (2021) (P)	33
Formación		
Políticas aplicadas	GRI 404-2 (P)	33
Horas totales de formación desglosadas por categoría de empleado	GRI 3-3 (2021), GRI 404-1	70
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad		
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 3-3 (2021) (P)	77
Igualdad		
Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	GRI 3-3 (2021) (P)	33
Planes de igualdad	GRI 3-3 (2021) (P)	33
Medidas adoptadas para promover el empleo	GRI 3-3 (2021) (P)	33
Protocolos contra el acoso sexual y por razón de género	GRI 3-3 (2021) (P)	33
Integración y accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 3-3 (2021) (P)	77
Política contra todo tipo de discriminación y de gestión de la diversidad	GRI 3-3 (2021) (P)	33

* diferencia entre el salario medio de un hombre y una mujer, dividido entre el salario medio de un hombre.

Área	Criterios de presentación/ norma GRI	Página
Cuestiones medioambientales		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y el resultado de dichas políticas	GRI 3-3 (2021) (P)	32
Riesgos principales relacionados con estas cuestiones	GRI 3-3 (2021) (P)	36
Gestión medioambiental		
Información sobre los efectos actuales y previsibles de las actividades de la Sociedad sobre el medioambiente	GRI 3-3 (2021) (P)	11, 19, 63
Procedimientos de evaluación o certificación medioambiental	GRI 3-3 (2021) (P)	36
Recursos dedicados a la prevención de riesgos medioambientales	GRI 3-3 (2021), (1)	36
Aplicación del principio de precaución	GRI 2-23 (2021)	36
Cantidad de provisiones y garantías para riesgos medioambientales	GRI 3-3 (2021) (P), (1)	36
Contaminación		
Medidas para prevenir, reducir o subsanar emisiones (incluida la contaminación acústica y lumínica)	GRI 3-3 (2021) (P), 305-7 (P), (1), contaminación lumínica, no relevante	11, 20
Economía circular y prevención y gestión de residuos		
Medidas de prevención, reciclaje, reutilización y otras formas de recuperación y eliminación de residuos	GRI 306-1 /2/3 (2020) (P)	19
Acciones para evitar los residuos alimentarios	GRI 3-3 (2021) (P), 306-4 (P)	19
Uso sostenible de los recursos		
Consumo de agua	GRI 303-1/3/5 (P)	68
Consumo de materias primas	No sustancial	29
Consumo de energía, directo e indirecto	GRI 302-1/3 (F)	13
Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética	GRI 3-3 (2021) (P), 201-1 (F)	11, 14
Uso de energía de fuentes renovables	GRI 302-1 (P)	13
Cambio climático		
Aspectos relevantes relacionados con las emisiones de gases de efecto invernadero	GRI 305-1/2/3 (F)	8
Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	GRI 3-3 (2021), 201-2 (2021 (P)	15-17
Objetivo relacionado con la reducción de los GEI	GRI 3-3 (2021) (P), 305-5 (F)	11
Biodiversidad		
Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	No sustancial	68
Impactos causados por actividades u operaciones en áreas protegidas	No sustancial	68

Área	Criterios de presentación/ norma GRI	Página
Respeto por los derechos humanos		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y el resultado de dichas políticas	GRI 3-3 (2021) (F)	26
Riesgos principales relacionados con estas cuestiones	GRI 3-3 (2021) (P)	26
Contenidos específicos		
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos	GRI 2-23/26 (2021) (P), 410-1 (P), 412-1/3 (P)	26
Medidas para prevenir y gestionar posibles abusos de derechos humanos cometidos	GRI 3-3 (2021) (P), 406-1 (P)	26
Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	GRI 3-3 (2021) (P)	26
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de la OIT	GRI 407-1 (P)	33
Eliminación del trabajo forzoso u obligatorio	GRI 409-1 (P)	33
Abolición efectiva del trabajo infantil	GRI 408-1 (P)	33
Cuestiones relativas a la lucha contra la corrupción y el soborno		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y el resultado de dichas políticas	GRI 3-3 (2021) (P)	35
Riesgos principales relacionados con estas cuestiones	GRI 3-3 (2021) (F)	35
Contenidos específicos		
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	GRI 3-3 (2021), 2-23/26 (2021) (P), 205-1/3	35
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	GRI 3-3 (2021) (P), 2-23/26 (P), 205-1/3	35
Aportaciones a organizaciones sin ánimo de lucro	GRI 2-28 (2021) (P), 201-1, 415-1, (1)	27
Otra información sobre la Sociedad		
Enfoque de gestión		
Descripción de las políticas aplicables y el resultado de dichas políticas	GRI 3-3 (2021) (P)	38
Riesgos principales relacionados con estas cuestiones	GRI 3-3 (2021) (P)	41
Compromiso con el desarrollo sostenible		
Impacto de la actividad de la Sociedad en el empleo y el desarrollo local	GRI 3-2 (2021) (P), 203-2 (P), 204-1 (P)	81
Impacto de las actividades de la Sociedad en las poblaciones y territorios locales	GRI 3-3 (2021) (P), 413-1/2 (P), 411-1 (P), (1)	81
Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y modalidades de diálogo con estos	GRI 2-29 (2021) (P), 413-1 (P)	18, 27
Acciones de asociación o patrocinio	GRI 3-3 (2021) (P), 201-1 (F)	18, 27
Gestión sostenible de la cadena de suministro		
Inclusión de cuestiones sociales, de igualdad de género y medioambientales en la política de compras	GRI 3-3 (2021) (P), (1)	34
Consideración de la responsabilidad social y medioambiental de los proveedores y subcontratistas en las relaciones con ellos	GRI 2-6 (2021) (P), 308-1 (P), 414-1 (P), (1)	34
Sistemas de supervisión y auditorías	GRI 2-6 (2021) (P), 308-2 (P), 414-2 (P), (1)	34
Gestión de las relaciones con los consumidores		
Medidas para proteger la salud y la seguridad de los consumidores	GRI 3-3 (2021) (P), 416-1 (P)	26, 82
Sistemas de reclamación y quejas recibidas	GRI 3-3 (2021) (P), 418-1 (P), (1)	82
Quejas recibidas y su resolución	GRI 3-3 (2021) (P), 418-1 (P)	82
Información fiscal y transparencia		
Beneficios por país	GRI 3-3 (2021) (P), 207-4 (P)	83
Impuesto de sociedades pagado	GRI 3-3 (2021) (P), 201-1 (P), 207-4 (P)	83
Subvenciones públicas recibidas	GRI 201-4 (P), Criterios contables	82