

2023 JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

ASUNTO: IAG Deuda financiera

PREGUNTA

Según la conversación mantenida, os agradeceríamos por favor que nos actualizarais la posición de deuda del siguiente cuadro a 31.03.2023.

También necesitaríamos que nos ampliaran la información de los créditos diferenciándolos en largo plazo, corto plazo y lo que son prestamos o pólizas de crédito, saber sus vencimientos y los tipos de interés sin son fijos o variables.

Y por último saber si tienen previsión de amortizar deuda antes del vencimiento.

Respecto al plan de pago de deuda nos gustaría disponer por favor una actualización a 31.03.2023.

DEBT POSITION

Net debt reduced by c.€700m vs September 2022

Net debt							
€m	31 Dec 2019	31 Dec 2020	31 Dec 2021	31 Mar 2022	30 Jun 2022	30 Sep 2022	31 Dec 2022
Gross debt	14,254	15,679	19,610	19,777	20,169	20,318	19,984
Bank and other loans	1,954	3,369	7,485	7,425	7,160	6,940	6,546
Asset finance and lease liabilities	12,300	12,310	12,125	12,352	13,009	13,378	13,438
Cash, cash equivalents and interest-bearing deposits	6,683	5,917	7,943	8,184	9,190	9,260	9,599
Net debt	7,571	9,762	11,667	11,593	10,979	11,058	10,385

Note: Net debt quarter on quarter increase includes adverse non-cash movements of: €380m in 1Q, €520m in 2Q, €400m in 3Q and €150m in 4Q.

- Gross debt reduced due to repayment of €500m IAG convertible bond and repayment of €100m Aer Lingus ISIF loan
- Quarter-on-quarter reduction in net debt in 4Q driven by favourable working capital inflow from:
 - Deferred revenue due to strong forward bookings
 - Trade payables as the business recovers
 - Foreign exchange had a favourable impact of c.€600m on gross debt

RESPUESTA

1.- Actualización de la posición de deuda a 31.03.2023. Incluimos a continuación la actualización de la información sobre la posición de deuda del Grupo facilitada en la presentación de los resultados del primer trimestre de 2023, publicada el día 5 de mayo de 2023.

Q1 2023 Financial results

Seasonal improvement in net debt

€m	31 Dec 2019	31 Dec 2020	31 Dec 2021	31 Dec 2022	31 Mar 2023
Gross debt	14,254	15,679	19,610	19,984	19,767
Bank and other loans	1,954	3,369	7,485	6,546	6,461
Asset finance and lease liabilities	12,300	12,310	12,125	13,438	13,306
Cash, cash equivalents and interest-bearing deposits	6,683	5,917	7,943	9,599	11,369
Net debt	7,571	9,762	11,667	10,385	8,398

Note: Net debt quarter on quarter increase includes favourable non-cash movements of: €135m in Q1

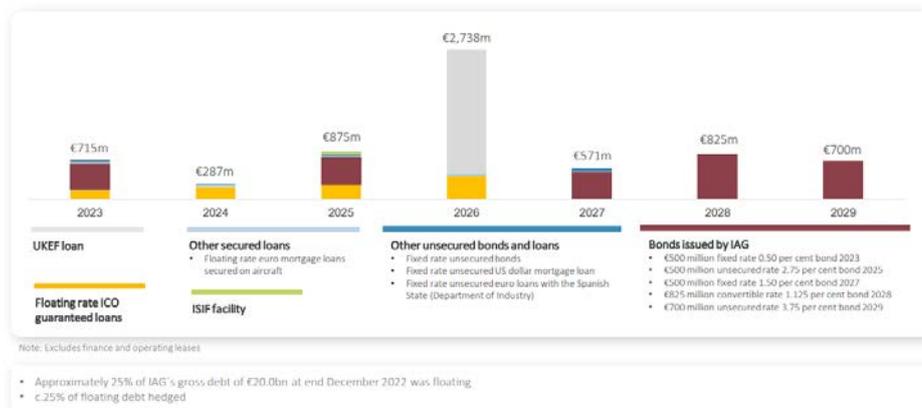
- Improvement in cash:
 - Working capital inflow from passenger demand, which is expected mostly to unwind in the second half of the year
- Full Year capex still expected to be around €4bn. Aircraft deliveries weighted to the second half of the year
- Debt repayment of IAG's €500m bond due in July
- Net debt for the full year now expected to be better than previous guidance of broadly maintained year-on-year and to be down in line with our profit outperformance

2.- Información de los créditos diferenciándolos en largo plazo, corto plazo y lo que son prestamos o pólizas de crédito, saber sus vencimientos y los tipos de interés sin son fijos o variables. La última información facilitada por la Compañía a este respecto se encuentra detallada en la Nota 25 de la Memoria en las Cuentas Anuales correspondientes al ejercicio 2022, que usted podrá encontrar a su disposición en nuestra página web corporativa, tanto dentro de la información para inversores y accionistas, como también formando parte de la información de la Junta General de Accionistas de 2023.

Adicionalmente a la información facilitada en las Cuentas Anuales, en la misma presentación a la que usted se refiere en su correo electrónico, se facilita un desglose de la deuda del Grupo clasificada por año de vencimiento (diapositiva incluida a continuación).

FINANCIAL DEBT MATURITY PROFILE FY 2023 – FY 2029

Manageable debt repayment schedule



3.- Saber si tienen previsión de amortizar deuda antes del vencimiento. Respecto al plan de pago de deuda nos gustaría disponer por favor una actualización a 31.03.2023. La Compañía informa oportunamente al mercado sobre sus decisiones con respecto a la amortización de deuda que pudieran ser relevantes. En este sentido, le indicamos, por si es de su interés, que en la presentación de resultados realizada el 5 de mayo, el Director Financiero de la Compañía indicó a este respecto: *"En cuanto al vencimiento de deuda este año, tenemos bonos senior no garantizados de IAG por 500 millones de euros que vencen en julio y alrededor de 250 millones de euros de otra deuda que vence a lo largo del año. No obstante, contamos con un nivel de efectivo superior a 11.000 millones de euros, por lo que disponemos de flexibilidad para hacer frente a sus pagos con estas reservas."* (traducción libre del inglés).

ASUNTO: Preguntas recibidas el 9.06.2023

PREGUNTA:

¿Hay algún plan para que la Sra. Margaret Ewing reduzca sus mandatos al nivel que esperamos para la próxima Junta General de Accionistas?

RESPUESTA

La señora Margaret Ewing es una de nuestras consejeras no ejecutivas más activas. Fue nombrada Presidenta de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento en septiembre de 2020, sabiendo que ya era Presidenta de las Comisiones de Auditoría y Riesgos de ConvaTec Group Plc e ITV Plc.

Queremos destacar que la Sra. Ewing ha asistido a las siete reuniones de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG y a las doce reuniones del Consejo celebradas durante 2022. Esto está en línea con su participación en años anteriores, incluso en circunstancias tan excepcionales y exigentes como el periodo de pandemia, particularmente en 2020.

Además, queremos destacar que la Comisión de Nombramientos considera el compromiso y el desempeño de cada consejero antes de presentar cualquier propuesta de reelección. La Comisión no tuvo ninguna objeción en relación con la disponibilidad y compromiso demostrados por la Sra. Ewing en su desempeño como consejera de la Sociedad. Además, en relación con su papel como Presidenta de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de IAG, nos gustaría señalar que la Sra. Ewing siempre ha sido extremadamente diligente y meticulosa en la preparación de las reuniones de esta Comisión.

PREGUNTA:

¿Cuándo deben esperar los inversores para que IAG establezca objetivos de descarbonización a medio plazo que cubran las categorías de alcance 1, 2 y de las emisiones materiales de alcance 3, alineados con el objetivo de calentamiento global de 1,5 °C del Acuerdo de París?

RESPUESTA

Nuestro objetivo de eficiencia para 2025 ha sido evaluado independientemente y considerado alineado con 1,5°C por el TPI. Sus puntuaciones son públicas, al igual que su metodología: <https://www.transitionpathwayinitiative.org/sectors/airlines>.

Con una mejora de la eficiencia del 12% en 2022 estamos en camino de cumplir el objetivo de 2025. El TPI, en la página 14 de su nota metodológica para la aviación, también indica que una reducción del 15% de las emisiones brutas entre 2019-2030 está en línea con 1,5°C, y actualmente se prevé que IAG lo cumpla.

PREGUNTA:

¿Cuándo pueden esperar los inversores que IAG valide sus objetivos de descarbonización mediante la iniciativa Objetivos Basados en la Ciencia (SBTi por sus siglas en inglés) para garantizar su rigor científico y credibilidad?

RESPUESTA

IAG apoya la ambición de 1,5°C del Acuerdo de París y continúa revisando la evidencia sobre las vías existentes para el sector de la aviación que apoyan esta ambición. En la medida de lo posible, IAG trabajará con las partes interesadas relevantes, incluida la Iniciativa de Objetivos Basados en la Ciencia (SBTi) y la Iniciativa de Vías de Transición (TPI), para comprender mejor las vías de la industria de la aviación hacia la reducción a cero, cómo contribuyen a los objetivos nacionales y mundiales, y cómo las empresas y los responsables políticos pueden impulsar la inversión en una transición ecológica.

Nuestro enfoque con relación a los objetivos es que deben ser creíbles e impulsar cambios prácticos. Nuestro punto de vista sobre el SBTi es que su enfoque va por detrás de las últimas ideas sobre algunas cuestiones (por ejemplo, la contabilidad del carbono, la tarificación del carbono, la eliminación, la descarbonización de la aviación, la exposición al riesgo) y su análisis sobre la aviación aún no es lo suficientemente sólido como para ser una guía eficaz para el establecimiento de objetivos en nuestro sector. La modelización de la Agencia Internacional de la Energía (AIE) en la que se basa la "vía" SBTi para la aviación también está desfasada y es probable que cambie una vez que se establezca la política para la aviación. Nuestra asociación sectorial, la IATA, tiene previsto colaborar con el SBTi durante el desarrollo de la guía SBTi 1,5°C para la aviación, que aún no existe pero que se espera que se abra a consulta en 2023.

PREGUNTA:

¿Cuál es la situación de la modernización de la flota?

RESPUESTA

Nuestro programa de modernización de la flota de fuselaje ancho comenzó en 2013 con la entrega de nuevos aviones B787-8/9 y A380 de nueva generación para British Airways, y actualmente continúa con nuevas entregas de B787 y A350 tanto para British Airways como para Iberia. Además, comenzamos la sustitución de nuestros aviones de la familia A320ceo en 2018, con la introducción de nuevos aviones de la familia A320neo de nueva generación. En 2020 aceleramos la retirada de aviones de generaciones anteriores tanto en British Airways como en Iberia con la jubilación anticipada de 32 aviones B747 en British Airways y 15 aviones A340 en Iberia. En 2022, recibimos 27 aviones nuevos de la nueva generación A350-900/A350-1000, B787-10 y de la familia A320neo (15 A350-900/1000/B787-10 y 12 aviones de la familia A320neo). Como resultado de nuestro programa de modernización de la flota, a finales de 2022, nuestra intensidad de carbono se había reducido en un 14% en comparación con 2014.

PREGUNTA:

¿Espera que el pedido y la sustitución prevista de aviones se cumpla plenamente en 2025 y en adelante?

RESPUESTA

Como aerolínea, nuestros planes de flota evolucionan constantemente, ya que necesitamos seguir invirtiendo en la flota a medida que los aviones llegan al final de su vida útil y expiran los contratos de arrendamiento, además de ayudar a lograr objetivos estratégicos como una mayor eficiencia y contribuir a alcanzar los objetivos de sostenibilidad.

En cuanto a nuestros planes actuales, esperamos recibir 29 aviones en 2023 (10 de fuselaje ancho y 19 de fuselaje estrecho), y tenemos pedidos en firme de otros 163 aviones entre 2024 y 2030. Esto se compara con una flota en servicio de 558 aviones a finales de 2022.

* * * *