

INFORME DE DESEMPEÑO AMBIENTAL ESG 2025

iberojet

#ElVueloQueSueñas



ÍNDICE

01	Comprometidos con nuestro impacto ambiental	pág. 03
----	---	---------

02	Medidas de reducción de emisiones	pág. 07
----	-----------------------------------	---------

03	Desempeño y aspectos ambientales	pág. 11
----	----------------------------------	---------

04	Objetivos de mejora	pág. 25
----	---------------------	---------

01



Comprometidos
con nuestro
impacto ambiental

Introducción

En **Iberojet** entendemos que una gestión ambiental sólida no solo contribuye a minimizar los impactos derivados de nuestra actividad, sino que también impulsa la innovación, mejora la eficiencia operativa y genera valor a largo plazo para todos nuestros grupos de interés.

En este contexto, durante 2025 hemos continuado desarrollando e impulsando diversas iniciativas orientadas a reducir nuestro impacto ambiental, promover una gestión más eficiente de los recursos y avanzar hacia una operación cada vez más sostenible.



Dada la naturaleza de nuestra actividad, somos conscientes de la relevancia de los desafíos ambientales asociados al sector de la aviación y de nuestra responsabilidad para abordarlos de forma activa.

Por ello, la sostenibilidad ambiental constituye un eje estratégico de nuestra gestión y un elemento clave en la toma de decisiones de la compañía.

Iberojet es la marca comercial bajo la que operan las aerolíneas Evelop y Orbest, ambas pertenecientes a Ávoris Corporación Empresarial y miembros de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Desde 2017, Evelop mantiene las certificaciones IOSA de seguridad operacional, ISO 9001:2015 de gestión de la calidad e ISO 14001:2015 de gestión ambiental, lo que refleja el compromiso de la compañía con la excelencia operativa, la calidad del servicio y la mejora continua de su desempeño ambiental.

Consecuentemente, los datos incluidos en este informe corresponden exclusivamente a las operaciones realizadas bajo el Certificado de Operador Aéreo (AOC) de Evelop. No obstante, con el fin de ofrecer una visión más completa de la actividad y el desempeño ambiental de Iberojet, determinados indicadores y representaciones gráficas pueden incluir información agregada correspondiente a Evelop y Orbest. En estos casos, el alcance de los datos se indicará de forma expresa junto al indicador o gráfico correspondiente.

La aerolínea opera una flota propia de aeronaves Airbus de media y larga distancia, considerada entre las más modernas y eficientes de su segmento.

La sede corporativa de **Iberojet** se encuentra en Palma de Mallorca, donde comparte instalaciones con el grupo Ávoris. Adicionalmente, la compañía cuenta con una oficina en el aeropuerto de Madrid destinada a dar soporte directo a la operativa diaria.

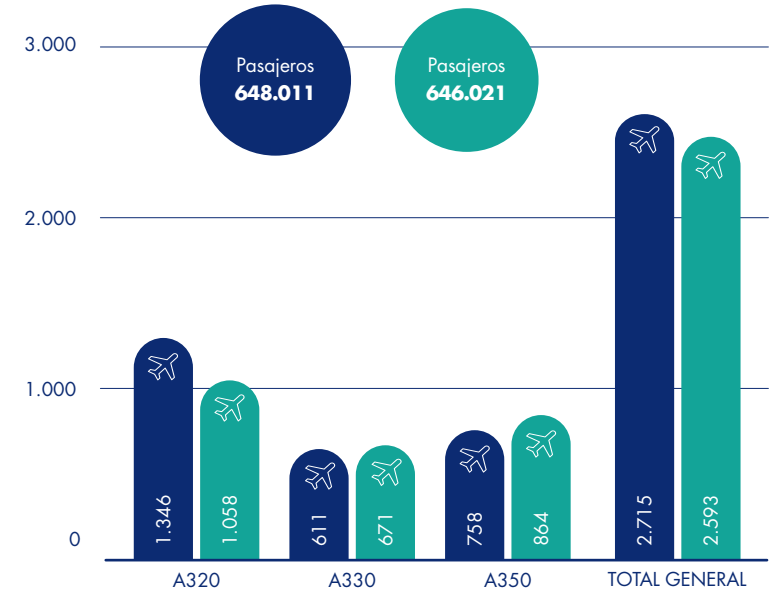
A cierre de 2025, **Iberojet** cuenta con un total de 548 empleados, de los cuales 418 corresponden a personal de vuelo y 130 a personal de oficina.

Durante el ejercicio 2025, Iberojet registró una ligera disminución de su actividad operativa respecto al año anterior, realizando un total de **2.593 vuelos** y transportando a **646.021 pasajeros**.

En comparación con 2024, estas cifras representan una reducción del 4,49% en el número de vuelos operados y del 0,31% en el volumen de pasajeros transportados.

Número de vuelos y pasajeros

■ 2024 ■ 2025

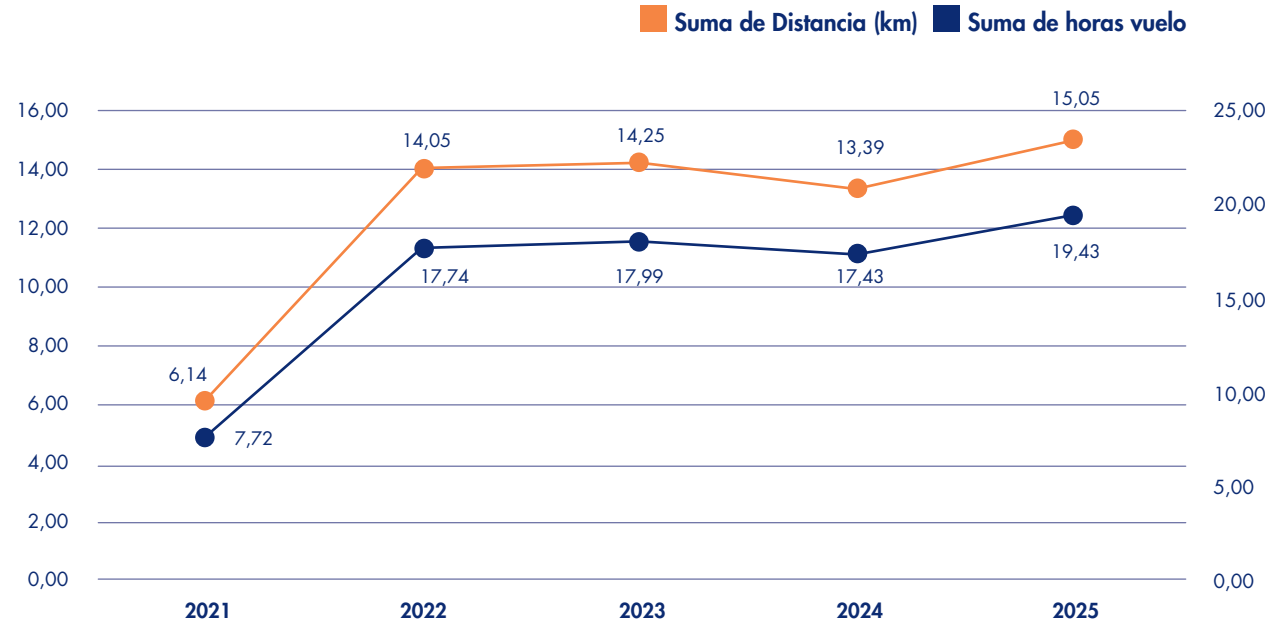


Nos comprometemos con la excelencia operativa, la calidad del servicio y la mejora continua de nuestros procesos de gestión ambiental.





No obstante, por lo que se refiere a horas y kilómetros volados, encontramos un aumento relevante respecto al 2024 aumentando en ambos casos más del 10%. (Incluir gráfica de min y km volados 2024 vs 2025). Esto se puede deber a un cambio en la composición de las rutas voladas, que como vemos también en las gráficas de composición de rutas, ha virado más a una mayor composición de vuelos de larga distancia en detrimento de los vuelos de distancias menores.

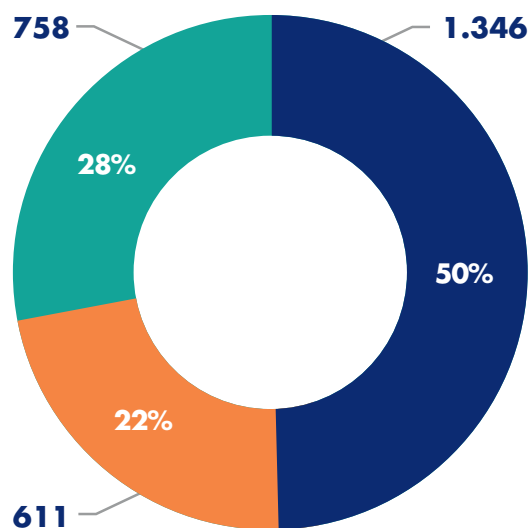




En **Iberiajet** promovemos una gestión responsable basada en la integración de criterios ambientales, sociales y de buen gobierno en nuestra actividad. Nuestro compromiso se orienta a identificar, evaluar y gestionar los impactos asociados a nuestras operaciones, teniendo en consideración las expectativas de nuestros grupos de interés. Para ello, trabajamos en la mejora continua de nuestros procesos, el seguimiento de indicadores de desempeño y el cumplimiento de los requisitos normativos aplicables en materia ambiental, social y de gobernanza.

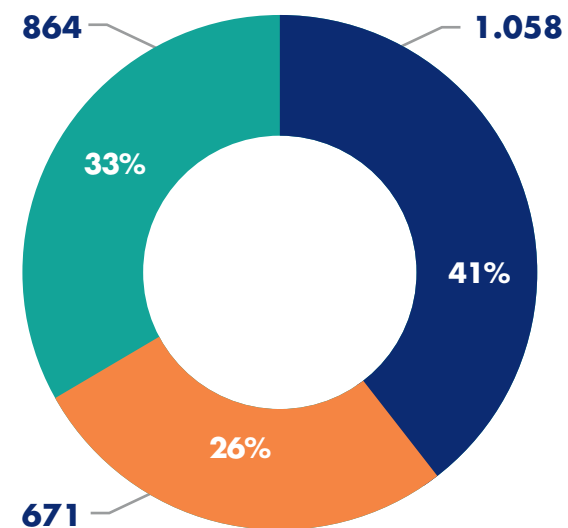
Vuelo por flota 2024

■ A320 ■ A330 ■ A350



Vuelo por flota 2025

■ A320 ■ A330 ■ A350



02

Medidas de reducción de emisiones



2.1. Eficiencia Operaciones Vuelo: ClearPath y SkyBreathe

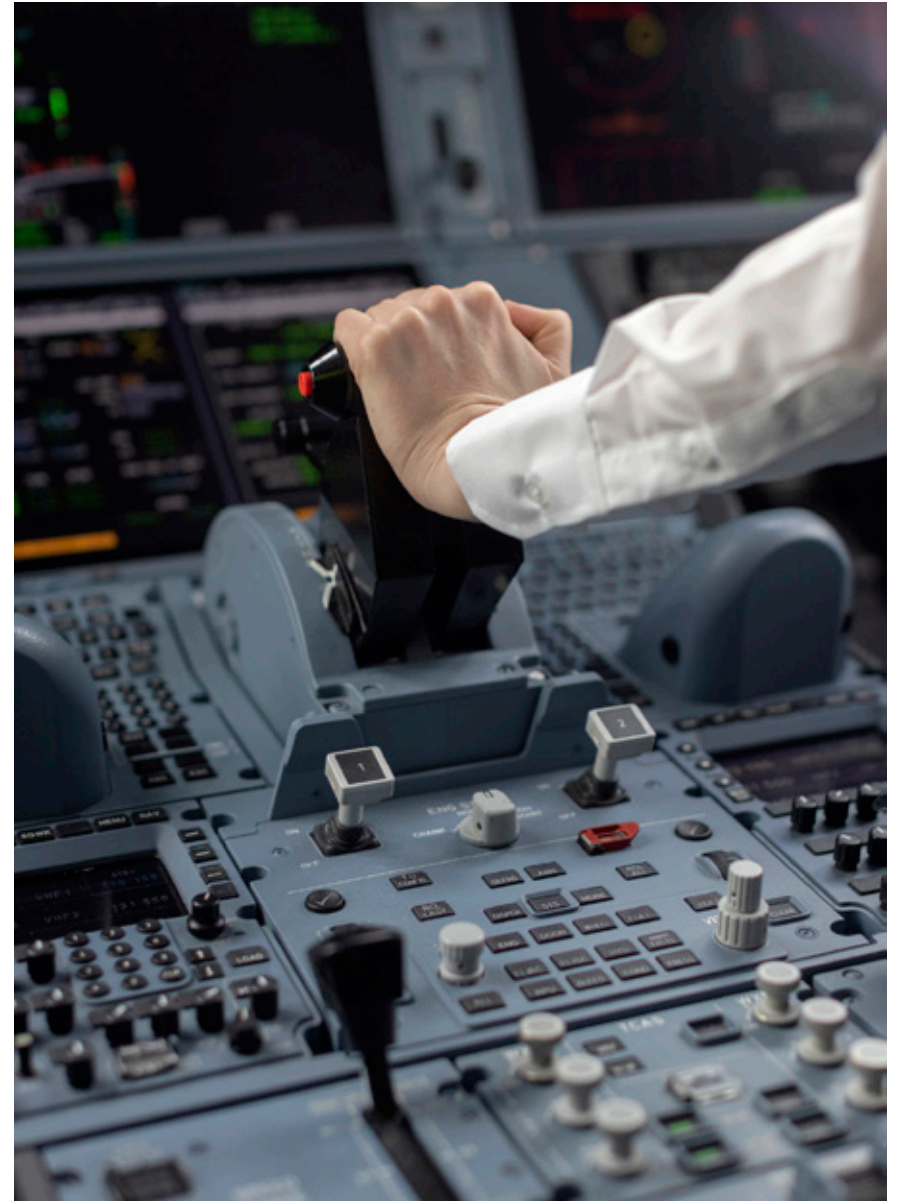
Iberojet dispone de las herramientas digitales **ClearPath** y **SkyBreathe**, plenamente integradas en sus operaciones y orientadas a mejorar la eficiencia operativa, optimizar el consumo de combustible y reforzar la toma de decisiones basada en datos. Estas soluciones contribuyen además al objetivo estratégico de la compañía de impulsar la digitalización de sus procesos.

ClearPath, desarrollada por AVTECH, optimiza las trayectorias de vuelo mediante el análisis de múltiples variables operativas. Estas optimizaciones pueden contribuir a mejorar la eficiencia del vuelo y reducir el consumo de combustible en determinadas condiciones operativas.

Por su parte, **SkyBreathe** permite monitorizar y analizar el desempeño de los vuelos, identificar oportunidades de ahorro de combustible, comparar consumos reales frente a los planificados y apoyar el cumplimiento de los requisitos establecidos por el reglamento RefuelEU Aviation.

De cara al futuro, **Iberojet** continuará potenciando el uso y las funcionalidades de ambas herramientas con el objetivo de maximizar los beneficios operativos y ambientales asociados a su utilización.

Disponemos de herramientas diseñadas para apoyar la mejora de la eficiencia operativa mediante el análisis y seguimiento de parámetros relacionados con la operación y el consumo de combustible.





2.2. Uso de Combustibles Sostenibles

Consciente del impacto ambiental asociado a la actividad aérea, **Iberia** impulsa diversas iniciativas orientadas a fomentar el uso de **Combustible Sostenible de Aviación (SAF)** (por sus siglas en inglés). En este contexto, la compañía inició en 2024 la operación de vuelos con **SAF**, anticipándose a los requisitos regulatorios y demostrando su compromiso con la descarbonización del transporte aéreo.

La entrada en vigor del reglamento **ReFuelEU Aviation** en 2025 ha supuesto un hito para el sector, al establecer la obligación de incorporar y declarar el uso de combustibles sostenibles en las operaciones aéreas. Esta normativa fija un porcentaje mínimo del 2% de **SAF** en el combustible suministrado en los aeropuertos de la Unión Europea, contribuyendo al objetivo común de reducir las emisiones del sector de la aviación.

Los combustibles sostenibles de aviación desempeñan un papel fundamental en la transición hacia una aviación de menor impacto ambiental, ya que permiten reducir significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo de su ciclo de vida en comparación con los combustibles convencionales.

Para **Iberia**, el uso de SAF constituye una medida relevante dentro de su estrategia de reducción de emisiones y mejora de la eficiencia ambiental de sus operaciones.

En línea con este compromiso y con el objetivo de adecuarse a los requisitos establecidos por el reglamento **ReFuelEU Aviation**, **Iberia** incrementó durante 2025 la adquisición de combustible sostenible de aviación (**SAF**) en España hasta 1.045,1 toneladas, frente a las 136,3 toneladas adquiridas en 2024, lo que supone un aumento del 866,8 % respecto al ejercicio anterior. Este avance consolida la integración progresiva de combustibles sostenibles en las operaciones de la compañía.

Los combustibles sostenibles de aviación permiten reducir significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo de su ciclo de vida en comparación con los combustibles convencionales.

2.3. Declaración FEETS. Cumplimiento ReFuelEU Aviation

Iberojet ha trabajado de manera activa en la implementación y el cumplimiento del reglamento **ReFuelEU Aviation** (Reglamento (UE) 2023/2405), normativa que entró en vigor en 2024 con el objetivo de evitar el tankering económico, reducir el consumo de combustible y, en consecuencia, disminuir las emisiones asociadas a la operación aérea. Este reglamento establece, entre otros requisitos, la obligación de cargar al menos el 90% del combustible necesario para cada vuelo en los aeropuertos de salida situados dentro de la Unión Europea, así como el deber de que los operadores aéreos reporten los datos relativos al uso de SAF.

A partir de 2025, el reglamento incorpora por primera vez un régimen de penalizaciones por incumplimiento, en contraste con años anteriores en los que únicamente existía la obligación de notificar los datos sin consecuencias sancionadoras. Asimismo, como se menciona en el apartado anterior, también se introduce la obligación de que al menos el 2% del combustible suministrado para las operaciones con origen en un aeropuerto de la Unión Europea (Union Airport) sea SAF (biocombustible).

Todos los datos correspondientes al ejercicio 2025 han sido verificados por la entidad independiente SGS, obteniéndose un resultado favorable que acredita la adecuación de la información reportada y el cumplimiento de los requisitos establecidos por la normativa.

La adaptación a este nuevo marco regulatorio ha supuesto un esfuerzo significativo para la organización, que ha incluido la formación del personal implicado, la definición y documentación de nuevos procedimientos operativos y la implantación de herramientas digitales destinadas a mejorar la recopilación, trazabilidad y análisis de los datos requeridos.

De cara a los próximos años, **Iberojet** continuará reforzando los mecanismos de control y seguimiento asociados al Reglamento ReFuelEU Aviation, promoviendo la mejora continua de los procesos internos y el desarrollo de soluciones tecnológicas que permitan incrementar la eficiencia, fiabilidad y calidad del reporte regulatorio.



03



Desempeño y aspectos ambientales



3.1. Aspectos ambientales significativos

Iberojet dispone de un conjunto de indicadores que permiten medir y obtener datos relativos a todos los aspectos ambientales derivados de su actividad.

Se consideran aspectos ambientales aquellos elementos generados por las operaciones de la compañía que pueden impactar el medio ambiente, los cuales se agrupan en cinco categorías y sus consecuentes subdivisiones:

Emisiones	· Gas refrigerante · Fuga halón · Gases por combustión incendio · CO₂ por combustión de combustible	
Vertidos	· Aguas residuales · Agua contaminada de de-icing · Agua de lavado de aviones · Contaminante accidental al suelo	
Residuos NO Peligrosos	· Papel y cartón · Envases ligeros · De rechazo / sanitarios · Mobiliario y otros voluminosos	
Residuos Peligrosos	· Baterías y pilas · Derivados de un incendio · Fluorescentes y bombillas · Tóner y RAFEs · Absorbentes · Aceites · Adhesivos, sellantes y silicona · Aerosoles · Botellas de oxígeno · Ceras y grasas	· Combustible · Disolventes · Envases contaminados · Filtros de aceite · Lámparas · Líquido anticongelante · Medicamentos caducados · Neumáticos · Pinturas y barnices · Reactivos de laboratorio
Consumo	· Energía eléctrica · Agua y papel · Tóner y tintas	· Combustible · Agua de lavado de aviones · Productos de limpieza
Ruido	· Emisión de ruido ambiental	

Todos los aspectos ambientales son evaluados anualmente con el fin de determinar su nivel de impacto.

Este proceso permite identificar cuáles resultan más relevantes y, en consecuencia, establecer objetivos y acciones orientadas a reducir su significatividad.

De la evaluación correspondiente al ejercicio **2025**, se han considerado **significativos** los aspectos relacionados con el **consumo de combustible y las emisiones procedentes de los vehículos de asistencia en tierra**, así como los **consumos asociados de papel de esta ubicación**.

Sobre cada uno de estos aspectos se ha realizado un análisis de las causas que explican su significatividad y se han definido medidas específicas destinadas a mitigar su impacto.

Finalmente, además de estos aspectos significativos, **se considera que el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de las aeronaves son aspectos significativos** ya que son los aspectos que se derivan principalmente de nuestra actividad y que más impacto tienen en el medio ambiente.

A continuación, se da la información y los datos más relevantes del análisis de los aspectos ambientales realizado por la compañía en el ejercicio 2025.



3.2. Emisiones

Iberojet realiza un seguimiento exhaustivo de las emisiones, en particular de las emisiones derivadas del consumo de combustible de las aeronaves de la flota. Además, está sujeta a reporte bajo diferentes regímenes y esquemas como el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE) o CORSIA.

En 2025, el aumento de la actividad impulsó las emisiones totales, mientras que los indicadores relativos estuvieron condicionados por la nueva composición de flota y operación.

- › **RCDE o EU-ETS:** es un sistema europeo que limita las emisiones de gases de efecto invernadero de las industrias en el marco de la Unión Europea. El ETS es un instrumento clave en la política climática de la Unión Europea y Reino Unido para alcanzar sus objetivos de reducción de emisiones.
- › **UK-ETS:** Es el homónimo del EU-ETS, pero este se aplica en el Reino Unido. **Iberojet** (Evelop) está sujeto como pequeño emisor a este esquema debido al leve número de vuelos que opera desde UK al resto de territorios del esquema europeo (EU-ETS).
- › **CORSIA:** Es un mecanismo global diseñado para que la aviación internacional contribuya a la lucha contra el cambio climático al compensar sus emisiones de carbono. Por otro lado, cabe destacar que el factor de crecimiento publicado por OACI de 2024 (SGF: Sector Ground Factor) ha sido positivo por primera vez (15,405%). Este dato marca la primera etapa de obligación de compensar las emisiones internacionales desde que se inició el programa CORSIA.
- › **Emisiones Non-CO₂:** Finalmente, en 2025 se introdujo otro aspecto a controlar, las emisiones de Non-CO₂. La normativa Non-CO₂ en aviación (UE), obliga a monitorizar, reportar y verificar (MRV) los efectos climáticos de Non-CO₂ de la aviación. Estos datos, respectivos a 2025, deben reportarse por primera vez en 2026, y servirán como base para medir el impacto de estas emisiones en la industria de la aviación.

Iberojet ha presentado el reporte de emisiones del año 2025, tanto para ETS como CORSIA, habiendo sido previamente verificado por la entidad externa SGS, a la autoridad en tiempo y forma, sin haber obtenido ninguna inconsistencia al respecto.

A continuación, se presentan los datos agregados de emisiones de **Iberojet** correspondientes al ejercicio 2025, tanto en términos absolutos como relativos.

Para facilitar la comparación entre distintos ejercicios y evaluar la evolución del desempeño ambiental de la compañía, se han utilizado dos indicadores de intensidad: AKO (Available Kilometre Offered) y RPK (Revenue Passenger Kilometre).

El indicador **RPK** representa el número de pasajeros transportados multiplicado por la distancia recorrida, mientras que el **AKO** hace referencia a la capacidad ofertada, medida como el número de plazas disponibles para su comercialización multiplicado por la distancia volada.

Ambos indicadores aportan perspectivas complementarias sobre la eficiencia de las operaciones. El RPK permite analizar las emisiones en función de la actividad efectivamente realizada y del volumen de pasajeros transportados, proporcionando una visión más cercana al impacto asociado al servicio prestado. Por su parte, el AKO elimina el efecto de la ocupación de los vuelos al considerar la capacidad ofertada, permitiendo evaluar con mayor precisión la evolución de la eficiencia operativa y los resultados de las medidas implementadas para optimizar el consumo de combustible.

Dado que la ocupación media de los vuelos es inferior al 100%, los valores relativizados mediante RPK suelen ser superiores a los calculados mediante AKO. La comparación entre ambos indicadores permite, además, identificar el margen de mejora asociado a la ocupación de los vuelos y complementar el análisis del desempeño ambiental de la compañía.

Adicionalmente, se presentan comparativas de desempeño en materia de emisiones para las principales rutas operadas por la compañía, lo que permite analizar la evolución de la eficiencia ambiental en aquellos trayectos con mayor relevancia dentro de la red de operaciones de **Iberojet**.

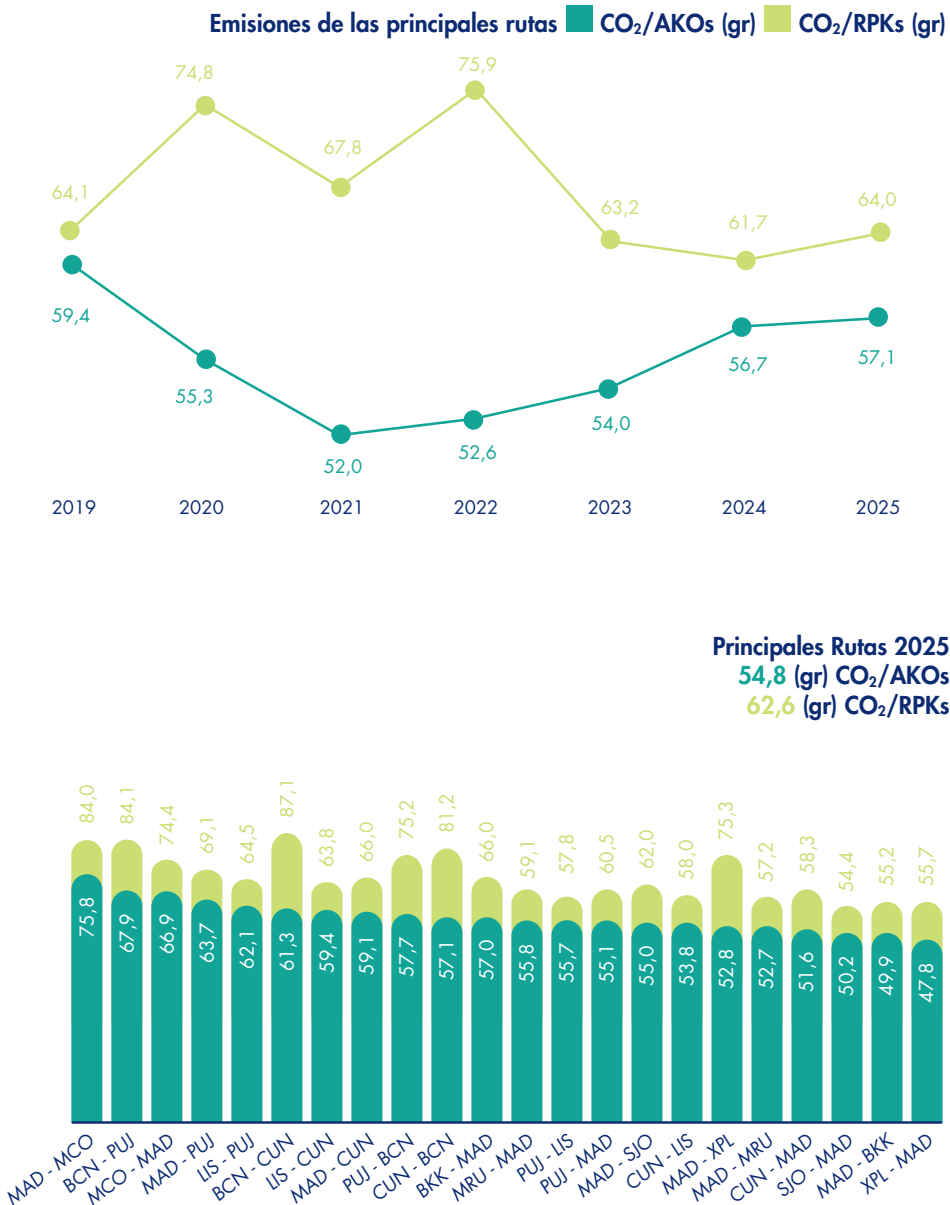
Asimismo, se incluyen los datos absolutos de emisiones de CO₂, expresados en toneladas, correspondientes al periodo 2019-2025 para los distintos esquemas de reporte aplicables a la compañía. Al igual que sucede con algunos de los indicadores relativos presentados en este informe, estos datos corresponden al conjunto de la actividad de **Iberojet** e incluyen la información reportada por Evelop y Orbest.

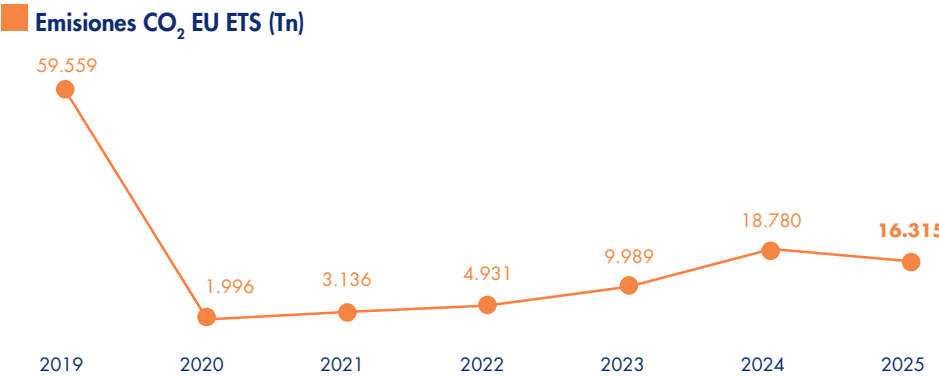
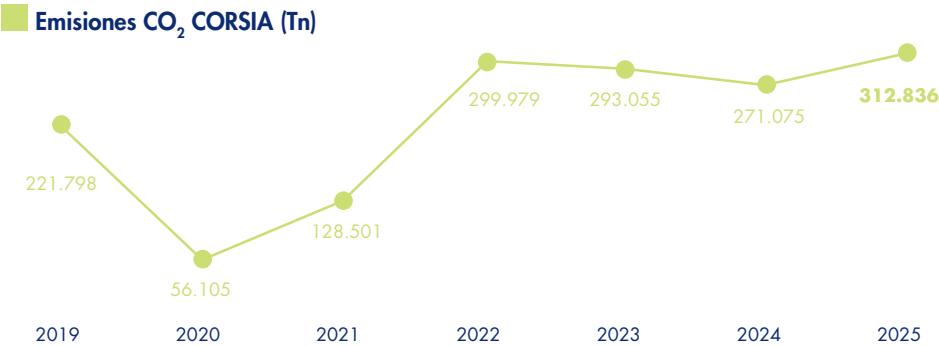
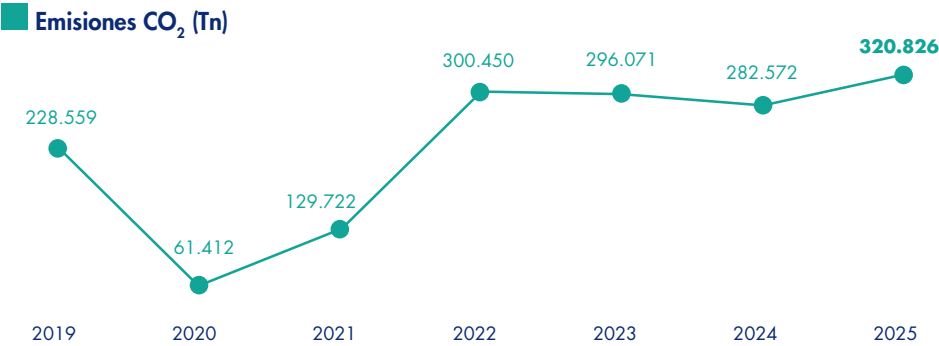
Como se observa en los indicadores, las emisiones absolutas de CO₂ aumentaron en 2025 respecto al ejercicio anterior como consecuencia del incremento de la actividad operacional, del mayor uso de la flota y de la incorporación de una aeronave de largo radio (ECOOL), que estuvo operativa durante gran parte del año. Asimismo, la configuración de las rutas experimentó una evolución hacia

una mayor proporción de vuelos de largo radio en detrimento de operaciones de corto radio. Esta tendencia se refleja en el incremento de las emisiones sujetas a CORSIA y en la reducción de las emisiones incluidas en el régimen EU ETS, evidenciando un mayor peso relativo de la operación internacional de largo alcance.

En términos relativos, en 2025 se observa un aumento, tanto de las emisiones por RPK como de las emisiones por AKO, respecto a 2024. Esta evolución puede estar asociada a los cambios producidos en la composición de la rutas, incorporando operaciones con perfiles operacionales y climáticos diferentes a los del ejercicio anterior. Cabe destacar que el incremento de las emisiones relativas por RPK es superior al observado en las emisiones por AKO, lo que indica que, además del efecto derivado de la configuración de la operación comercial, la evolución del factor de ocupación también ha contribuido al deterioro de los indicadores de eficiencia ambiental durante el ejercicio.

Criterios: Vuelos Evelop y Orbest desde enero de 2019 hasta diciembre de 2025. Se excluyen los vuelos en los que el Origen y el Destino coinciden y los vuelos ferry. Para los cálculos relacionados con RPK también se excluyen los vuelos posicionales.





3.3. Residuos

En materia de gestión de residuos, **Iberojet** realiza un seguimiento de los principales flujos generados por su actividad, clasificándolos en diferentes categorías en función de su origen y del ámbito en el que se producen. Esta diferenciación permite analizar de forma más precisa los aspectos ambientales asociados a cada actividad y garantizar una adecuada gestión de los residuos generados.

Tanto la tipología como la cantidad de residuos generados pueden experimentar fluctuaciones relevantes de un año a otro.

Mantenimiento

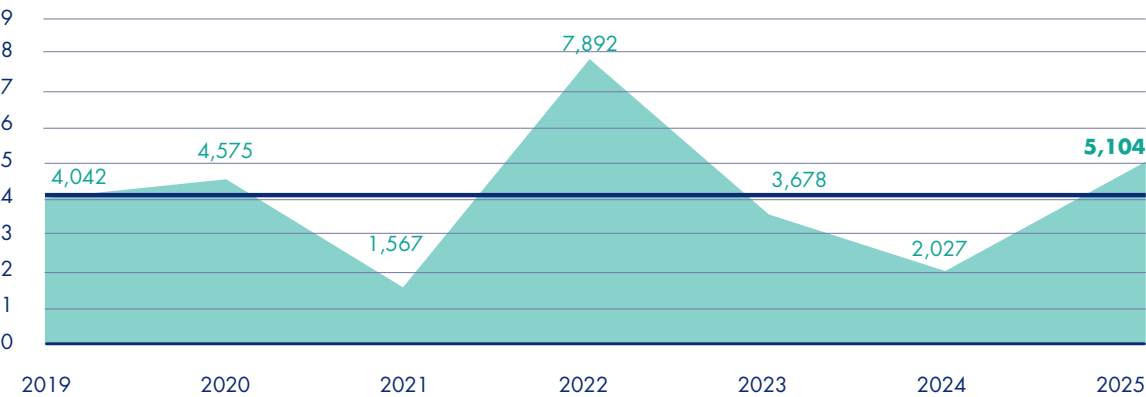
Iberojet no ejecuta directamente las actividades de mantenimiento de sus aeronaves. No obstante, como parte de su sistema de gestión ambiental, la compañía realiza un seguimiento de los aspectos ambientales indirectos asociados a estas operaciones, llevadas a cabo por su proveedor principal de mantenimiento.

Asimismo, **Iberojet** verifica periódicamente, mediante auditorías y controles internos, que los trabajos de mantenimiento se desarrollen conforme a los requisitos ambientales aplicables, prestando especial atención a la correcta segregación, almacenamiento y gestión de los residuos generados, de acuerdo con la normativa vigente y las tipologías establecidas.

Los datos presentados a continuación corresponden exclusivamente a los residuos generados durante las actividades de mantenimiento realizadas en la base ubicada en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Las variaciones observadas entre los distintos ejercicios se deben principalmente a que las necesidades de mantenimiento de las aeronaves pueden variar significativamente en función de los programas de mantenimiento planificados y de las actuaciones específicas requeridas en cada periodo. Como consecuencia, tanto la tipología como la cantidad de residuos generados pueden experimentar fluctuaciones relevantes de un año a otro. No obstante, como puede observarse en la línea de tendencia, la generación de residuos asociada a las actividades de mantenimiento se ha mantenido estable a lo largo del periodo analizado, sin registrarse variaciones significativas respecto a ejercicios anteriores.

Residuos peligrosos mantenimiento |  Tm totales  Línea de tendencia de Tm totales



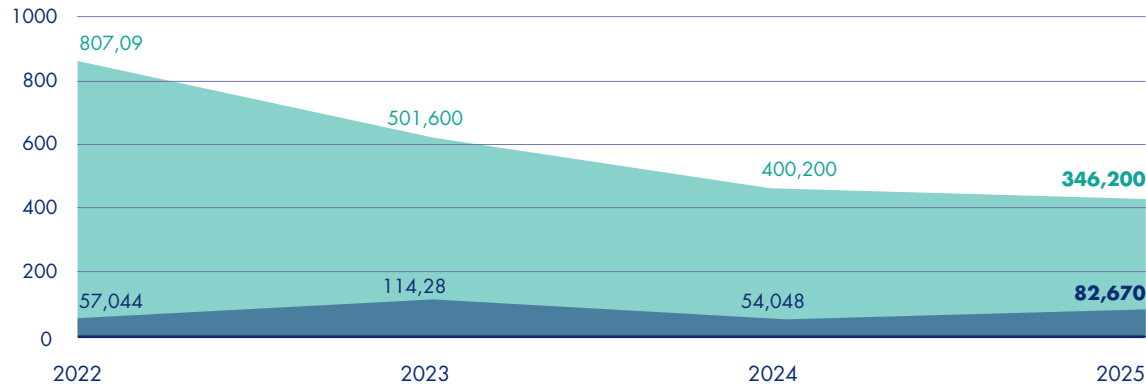


Oficinas

Por otra parte, la actividad administrativa de la compañía genera residuos asociados al funcionamiento habitual de las oficinas. Aunque su volumen es significativamente inferior al de los residuos procedentes de las operaciones de mantenimiento, incluyen principalmente papel y cartón, consumibles de impresión, como cartuchos de tinta y tóner, así como envases y embalajes derivados del uso de material de oficina y otros suministros. También se consideran los residuos asociados a los servicios de cafetería y zonas comunes.

La evolución de estos residuos muestra una tendencia general de reducción en los últimos ejercicios, especialmente en la categoría de residuos no peligrosos, como resultado de las medidas de digitalización y de las iniciativas orientadas a fomentar un uso más eficiente de los recursos.

Residuos generados en oficinas | ■ Residuos no Peligrosos ■ Residuos Peligrosos



La evolución muestra una tendencia general de reducción en los últimos ejercicios.

3.4. Consumos

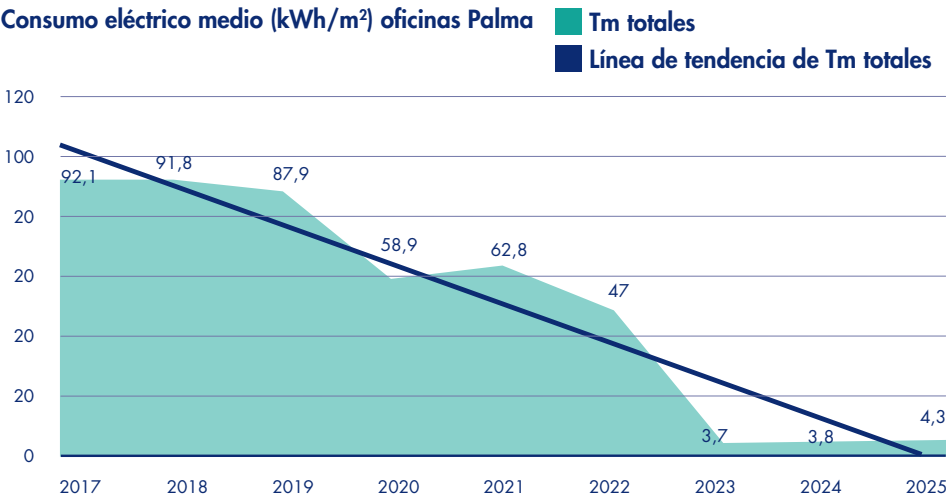
Consumo de electricidad en oficinas

El seguimiento del consumo eléctrico de las oficinas se realiza a través de las facturas de suministro energético. Analizando su evolución en los últimos años, se observa una reducción significativa del consumo medio de electricidad por superficie ocupada (kWh/m²), especialmente entre 2019 y 2023. Esta mejora puede atribuirse principalmente a dos factores:

- › En primer lugar, a la consolidación del modelo de teletrabajo tras la pandemia de COVID-19, que redujo la ocupación de las oficinas y, en consecuencia, el consumo energético asociado a la actividad diaria.
- › En segundo lugar, al traslado a la nueva sede de Palma de Mallorca, ubicada en Gremi de Fusters, unas instalaciones diseñadas con criterios de mayor eficiencia energética.

Entre las medidas implantadas en esta nueva sede destaca la instalación de paneles solares para la generación de energía renovable destinada al autoconsumo. La combinación de estas actuaciones permitió reducir el indicador de consumo de electricidad de la red (kWh/m²) en un 92,13% entre 2022 y 2023, tal y como se muestra en el siguiente gráfico.

Esta evolución refleja los resultados de las medidas implantadas por Ávoris, grupo al que pertenece **Iberojet**, para mejorar la eficiencia energética y optimizar el uso de los recursos en sus instalaciones.



Consumo de combustible en vehículos

Los vehículos utilizados en las operaciones de asistencia en tierra desarrolladas en el recinto aeroportuario de Madrid generan un consumo de combustible asociado al uso de recursos naturales y a la emisión de gases contaminantes.

Durante 2024 se identificaron incidencias en los sistemas de registro empleados para el seguimiento del consumo de combustible y del kilometraje recorrido por los vehículos, lo que limitó la disponibilidad de información suficientemente representativa y fiable para su análisis.

Con el objetivo de corregir esta situación, durante 2025 se implantaron diversas medidas destinadas a mejorar los procesos de recopilación y control de la información. No obstante, los resultados obtenidos evidenciaron la necesidad de continuar reforzando los mecanismos de seguimiento y gestión de este aspecto ambiental.

Por este motivo, el consumo de combustible de los vehículos de asistencia en tierra ha sido considerado un aspecto ambiental significativo durante el ejercicio 2025. En respuesta, **Iberojet** continuará trabajando en la mejora de los sistemas de control y gestión asociados, con el fin de garantizar una monitorización más precisa, disponer de información robusta para la toma de decisiones y fomentar una gestión más eficiente de los recursos.

El consumo de combustible de los vehículos de asistencia en tierra ha sido considerado un aspecto ambiental significativo durante el ejercicio 2025.

Consumo de combustibles aeronaves

El seguimiento del consumo de combustible de las aeronaves se realiza mediante indicadores específicos para cada tipo de flota. Con el objetivo de evaluar la eficiencia operativa de forma homogénea, el consumo se analiza en relación con los pasajeros-kilómetro transportados (RPK, Revenue Passenger Kilometres). Adicionalmente, desde 2025 se incorpora el análisis del consumo por asientos-kilómetro ofertados (AKO, Available Kilometre Offered), lo que permite evaluar el desempeño técnico de las aeronaves de manera independiente al nivel de ocupación de los vuelos.

Durante 2025, el **consumo relativo de combustible por RPK** registró un incremento del 3,52 % respecto a 2024. Esta variación se explica principalmente por la incorporación temporal a la flota del Airbus A330 matrícula EC-OOI, que operó entre junio y noviembre de 2025, así como por una tasa de ocupación ligeramente inferior a la registrada en ejercicios anteriores.

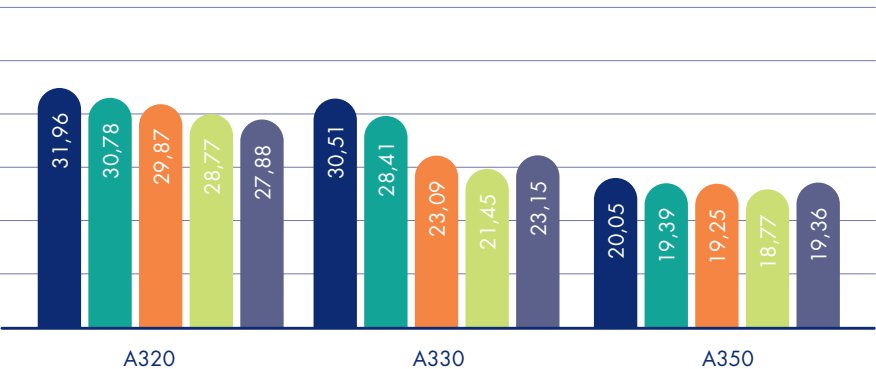
La citada aeronave disponía de una capacidad de 299 plazas, frente a las 388 plazas de otros Airbus A330 operados por la compañía. Esta diferencia de capacidad influyó directamente en los indicadores de consumo por pasajero transportado, incrementando el valor del consumo relativo de la flota A330 durante el ejercicio.

El **análisis del consumo por AKO** permite confirmar esta interpretación. Mientras que las flotas A320 y A350 mantuvieron niveles de eficiencia estables o registraron ligeras mejoras respecto a 2024, la flota A330 fue la única que presentó un aumento de su consumo relativo por asiento ofertado. Este comportamiento refuerza la conclusión de que el incremento observado en los indicadores globales está asociado principalmente a cambios puntuales en la composición de la flota y en la capacidad operada durante el ejercicio.

No obstante, el análisis de la evolución histórica muestra una tendencia favorable. Desde 2021, todas las flotas han registrado una reducción significativa de su consumo relativo de combustible por RPK, reflejando los avances obtenidos mediante las medidas de optimización operativa, la modernización de la flota y las iniciativas de mejora de la eficiencia implementadas por la compañía.

El análisis de la evolución histórica muestra una tendencia favorable.

Fuel consumido (gr/RPK) 2021 2022 2023 2024 2025



Fuel consumido (gr/AKO)



Consumo de papel en oficinas y aeronaves

En los últimos años, la compañía ha identificado y trabajado diversas iniciativas orientadas a minimizar su consumo, entre las que destacan:

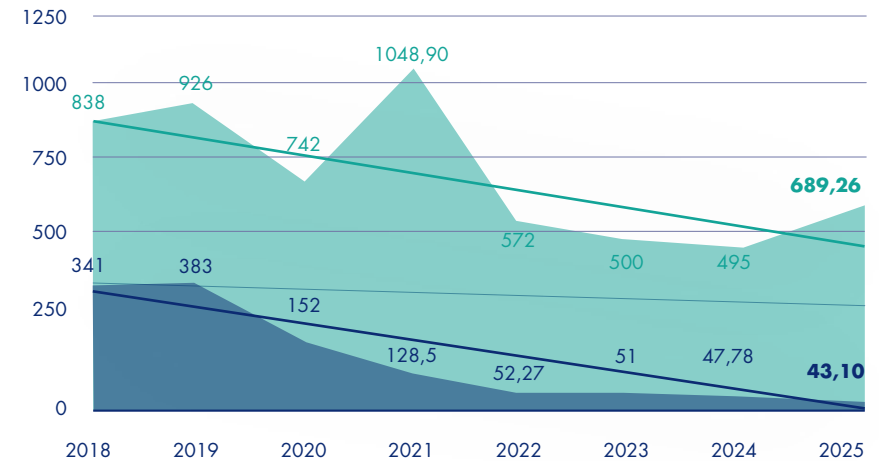
- ➔ El actual proyecto para la implementación del Electronic Flight Bag (EFB).
- ➔ La incorporación de sistemas de doble y triple pantalla en los puestos de trabajo de oficinas.
- ➔ La reducción de la prensa y revistas a bordo.
- ➔ La implantación de políticas paperless, entre otras.

Con el objetivo de evaluar la eficacia de las medidas implementadas y promover una gestión eficiente de los recursos naturales, la compañía realiza un seguimiento periódico de los consumos de papel en las distintas ubicaciones donde **Iberojet** desarrolla su actividad. Para ello, se monitoriza el consumo en las oficinas de Palma de Mallorca (PMI) y del aeropuerto de Madrid (MAD), así como el papel utilizado a bordo de las aeronaves. Los resultados se analizan mediante indicadores relativos al número de empleados en cada ubicación, lo que permite una comparación homogénea y representativa de la evolución del desempeño.

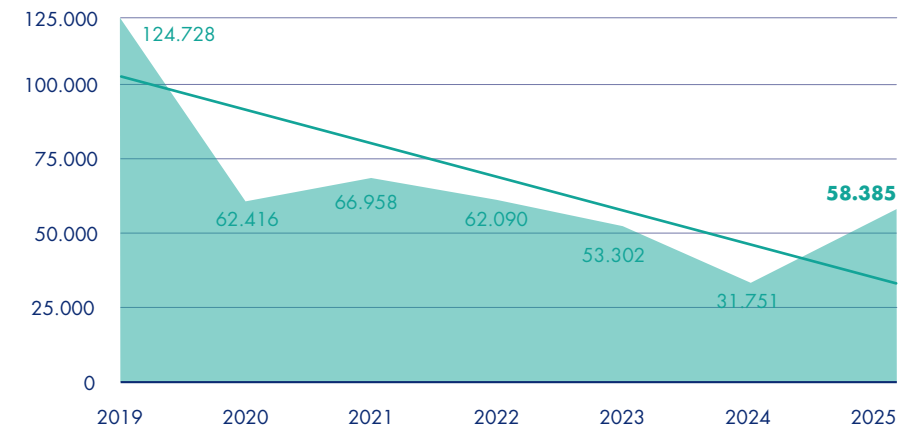
Los datos correspondientes a 2025 muestran que el consumo de papel en las oficinas de PMI se redujo un 9,84 % respecto a 2024. Por el contrario, en las oficinas de MAD se registró un incremento del 39,24 %, mientras que el consumo de papel a bordo aumentó un 83,88 %.

El consumo de papel ha aumentado respecto a años anteriores excepto en la oficinas de Palma de Mallorca.

Consumo papel mensual medio por trabajador en oficinas ■ MAD ■ PMI



Consumo papel anual en aeronaves

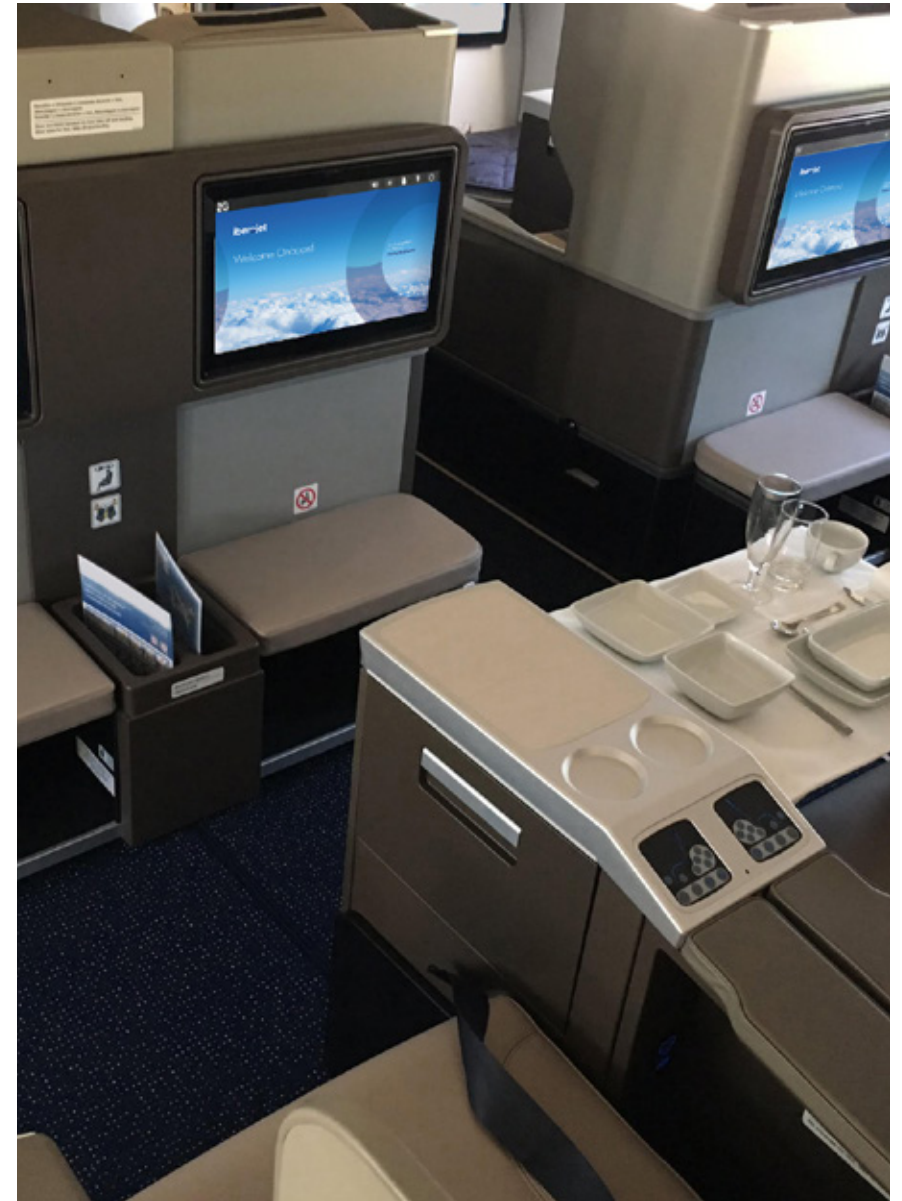


El aumento registrado en las aeronaves durante 2025 obedece principalmente a la incorporación de una nueva unidad a la flota, matrícula EC-OOI. Esta incorporación requirió la revisión y actualización de la documentación operativa, así como la reimpresión de manuales para la nueva aeronave y para el resto de la flota afectada por dichas actualizaciones. Como consecuencia, el volumen de papel consumido durante el ejercicio experimentó un incremento excepcional y de carácter puntual.

En el caso de las oficinas de Madrid, la variación observada en el indicador está relacionada con la reestructuración de la plantilla de esta área, que pasó de 19 empleados en 2024 a 15 en 2025. Dado que el indicador se expresa en términos relativos al número de trabajadores, la disminución del denominador influye directamente en el resultado obtenido, incrementando el valor del indicador aun cuando las variaciones en el consumo total sean menos significativas.

A pesar de estos incrementos puntuales, la evaluación global del desempeño presenta una evolución favorable. Tal y como reflejan las series históricas disponibles desde 2018, la tendencia general del consumo de papel, tanto en oficinas como a bordo, muestra una reducción progresiva a lo largo del tiempo. Esta evolución pone de manifiesto los resultados de las medidas implantadas para reducir el consumo de papel, así como de las iniciativas de sensibilización desarrolladas para fomentar un uso más eficiente de los recursos por parte del personal..

Los datos de la evaluación global de desempeño respaldan una evolución favorable de las medidas monitoreadas.



Consumo de agua en oficinas y aeronaves

El aspecto ambiental asociado afecta directamente al agotamiento de los recursos naturales. En el caso de las oficinas, el suministro de agua procede de la red pública de saneamiento, realizándose un seguimiento continuo del consumo por empleado. Durante el último periodo analizado, **el consumo en oficinas ha experimentado un incremento del 34,19%.**

El análisis del gráfico de consumo anual de agua por persona muestra que en el año 2020 se produjo un descenso significativo, motivado por la pandemia de la COVID-19. En este contexto, la implantación generalizada del teletrabajo redujo de manera notable la ocupación de las instalaciones y, en consecuencia, el consumo de agua. Una vez superada esta etapa y con la progresiva recuperación del teletrabajo, a partir de 2023 se observa nuevamente una tendencia al alza en el consumo de agua por persona.

En las aeronaves, el seguimiento del consumo de agua se realiza mediante el registro de los litros cargados en cada vuelo. En 2023 se implantó una nueva metodología de cálculo con el objetivo de adaptar la obtención de datos a las modificaciones introducidas en el procedimiento de cargas dinámicas, cuya aplicación comenzó en 2022.

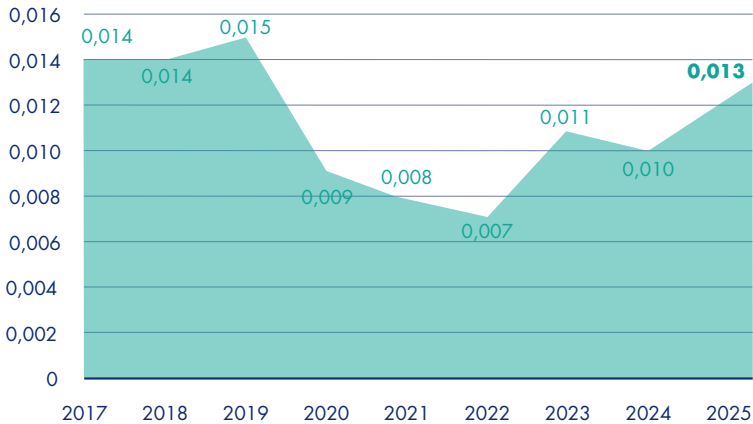
La metodología actualmente utilizada se basa en una estimación obtenida a partir de los porcentajes de carga de agua registrados en cada vuelo y de la capacidad de los depósitos correspondientes a cada tipo de aeronave. A partir de esta información y mediante un muestreo específico para las flotas Airbus A330 y Airbus A350, se estima el consumo de agua asociado a cada modelo.

Con el fin de disponer de un indicador más representativo del desempeño ambiental de la operación, el consumo de agua se expresa en litros por RPK (Pasajero por Kilómetro). Este indicador permite relacionar el consumo de agua con la actividad de transporte desarrollada, reflejando de forma más precisa el consumo asociado a cada pasajero transportado. Asimismo, al considerar también la distancia recorrida, el indicador queda relativizado por los kilómetros volados, lo que facilita la comparación de los resultados entre rutas, tipos de operación y ejercicios diferentes. La utilización del consumo de agua por RPK resulta especialmente adecuada, dado que la demanda de agua a bordo está directamente vinculada al número de pasajeros.

Los datos obtenidos muestran que las operaciones de corto radio, realizadas con aeronaves Airbus A320, presentan un consumo de agua por RPK superior al registrado en las operaciones de largo radio. No obstante, la evolución observada durante 2025 refleja una reducción del indicador en esta flota, lo que evidencia una mejora en la eficiencia del consumo de agua respecto al nivel de actividad desarrollada.

En relación con las operaciones de largo radio, los resultados muestran un incremento del consumo de agua por RPK en la flota Airbus A330 respecto al ejercicio anterior. Por el contrario, la flota Airbus A350 registra una ligera disminución de este indicador en comparación con 2024, manteniendo una tendencia más favorable en términos de eficiencia en el uso de este recurso.

Consumo de agua por persona



Agua consumida (ml/RPK)



Vertidos y ruido

En relación con los vertidos, el seguimiento de este aspecto ambiental se basa en la identificación y registro de posibles derrames accidentales o incidentes que puedan producirse tanto en las instalaciones como en la plataforma aeroportuaria. Durante el ejercicio 2025 no se registraron incidentes ambientales asociados a vertidos que requirieran comunicación a las autoridades competentes ni activación de procedimientos de emergencia ambiental, lo que pone de manifiesto la eficacia de las medidas de prevención y control implantadas.

No obstante, se observó un aumento en el volumen de aguas generadas durante las operaciones de lavado de aeronaves. Este incremento está directamente relacionado con el mayor número de lavados realizados durante el ejercicio, en línea con las actuaciones desarrolladas para optimizar la eficiencia operativa y contribuir al mantenimiento del rendimiento aerodinámico de la flota. Dichas operaciones se llevaron a cabo de acuerdo con los

procedimientos establecidos y bajo las condiciones operativas aplicables.

En materia de contaminación acústica, **Iberojet** integra en su **Manual de Operaciones los procedimientos** y directrices necesarios para garantizar el cumplimiento de los requisitos normativos vigentes y minimizar el impacto acústico asociado a sus actividades. Estos procedimientos contemplan, entre otros aspectos, las buenas prácticas operativas y las limitaciones aplicables en los distintos aeropuertos donde desarrolla su actividad.

Como resultado de la aplicación de estas medidas, durante el año 2025 no se recibieron sanciones ni se registraron incumplimientos relacionados con los niveles de ruido generados por las operaciones de la compañía.

Número de lavados de aeronaves

FLOTA	2024	2025
A320	1	2
A330	2	5
A350	0	4
TOTAL	3	11



No se registró ningún incidente ambiental relevante asociado a vertidos.

04

Objetivos de mejora



Con el objetivo de continuar mejorando su gestión y desempeño ambiental, Iberojet identifica de forma continua oportunidades de mejora orientadas a incrementar la eficiencia operativa, optimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones asociadas a sus actividades.

En este marco, la compañía establece objetivos ambientales y metas de seguimiento específicas, acompañadas de planes de acción destinados a su consecución. El progreso de estos objetivos es evaluado de manera periódica, permitiendo verificar la eficacia de las medidas implantadas e identificar nuevas oportunidades de mejora conforme a los principios de mejora continua establecidos en el Sistema de Gestión Ambiental.



