

**Memoria
de Sostenibilidad
2019**



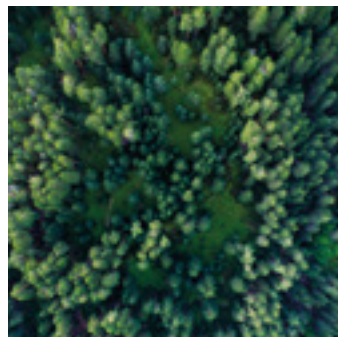
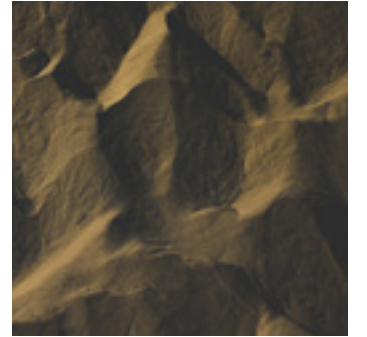
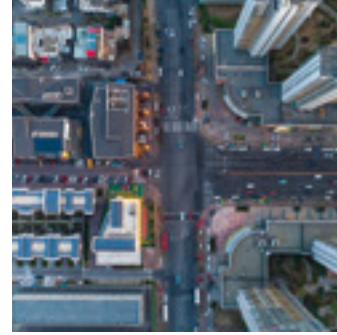
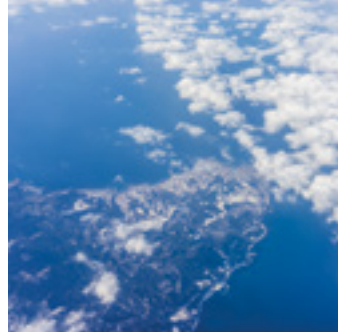
Memoria de Sostenibilidad 2019



Esta Memoria de Sostenibilidad recoge todos los contenidos prescritos por la Ley 11/2018 de 28 de diciembre en materia de información no financiera y diversidad, que a su vez han sido incorporados en el Estado de Información No Financiera correspondiente al ejercicio 2019 producido por los administradores de la Sociedad y verificado por PricewaterhouseCoopers Auditores S.L.



Índice



Carta de Carlos Alzola, Consejero Director General de ITP Aero



Estimado lector,

Gracias por dedicar unos minutos a la Memoria de Sostenibilidad 2019 de ITP Aero, un año de crecimiento sólido para la compañía y en el que hemos logrado la consecución de grandes hitos, tanto tecnológicos como industriales. Confeccionamos por segunda vez este documento adecuando su contenido a los requerimientos de la nueva Ley de Reporte de Información no Financiera y Diversidad y siguiendo las directrices del estándar Global Reporting Initiative (GRI), con el propósito de compartir con nuestros grupos de interés la información referida al impacto social, económico y ambiental de nuestra actividad.

Escribo estas líneas durante la pandemia del COVID-19, consciente de los efectos negativos que está generando en incontables sectores, con especial incidencia en el aeronáutico. Lógicamente, los datos y la información que contiene este documento se refieren solo al año 2019.

En 2019, ITP Aero ha celebrado su 30 aniversario. 30 años en los que nos hemos convertido en la novena empresa de motores y componentes aeronáuticos en el mundo. Muchos de los que hoy formamos ITP Aero hemos sido testigos de este crecimiento, basado en la apuesta por el desarrollo de tecnología propia y de las capacidades industriales. Hoy podemos estar orgullosos de poder decir que, en este momento, más de 185.000 personas están volando en aviones con producto de ITP Aero.

A cierre de 2019, la actividad de la compañía ha continuado creciendo, sustentada por un incremento en aviación comercial en todos los segmentos: doble pasillo, pasillo único y aviación de negocios. ITP Aero ha registrado unos ingresos recurrentes de 983M€, lo que supone un aumento del 11% en comparación a 2018. Por áreas de negocio, Aviación Comercial representa el 75% de las ventas, mientras que Defensa y Soporte en Servicio representan el 14% y el 11%, respectivamente. Además, ITP Aero ha aumentado su plantilla en un 4% hasta alcanzar los 4.006 empleados.

Volar es un medio de transporte que ayuda a conectar personas en todo el mundo y que cada vez es más eficiente. En ITP Aero, desarrollamos tecnologías, productos y servicios que contribuyen a una aviación más sostenible. Prueba de ello son las primeras pruebas aerodinámicas que realizamos en 2019 a la turbina de presión intermedia del futuro motor UltraFan™ de Rolls-Royce, en el Centro de Tecnologías Aeronáuticas en Bizkaia. Un motor que definirá una nueva era en los motores a reacción, ya que permitirá reducir de forma significativa el peso, el nivel de ruido y el consumo de combustible.

Además, con el fin de hacer frente a la creciente demanda de productos, durante el año 2019 ampliamos nuestras capacidades productivas. Las inversiones han incluido una nueva planta de Externals en Derio (Bizkaia), centrada en productos

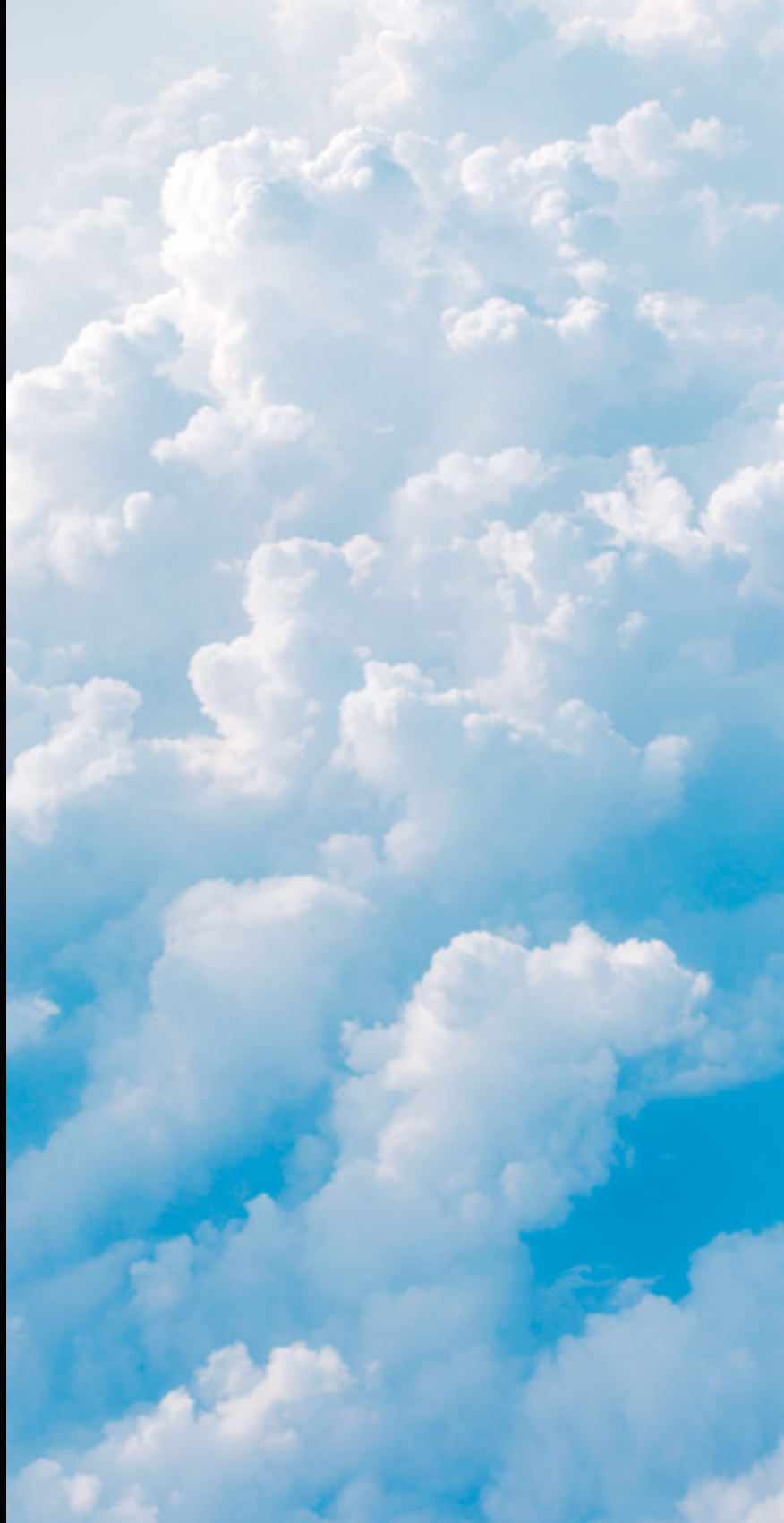
más complejos tecnológicamente, y la ampliación de nuestra planta de Querétaro (México).

Durante el 2019 también hemos realizado importantes cambios a nivel organizacional tanto en el Consejo de Administración como en el equipo directivo de ITP Aero. En lo que se refiere al Consejo, cabe destacar los nombramientos de Ben Story y Diego García Bernabeu, como miembros del Consejo, y mi propio nombramiento como Consejero Director General. Además, integramos nuestras tres unidades de negocio en dos – Civil y Defensa –, unificando los servicios de mantenimiento y aftermarket en las dos unidades de negocio con el objetivo de mejorar el acceso al mercado.

Sin más dilación, os presento la Memoria de Sostenibilidad 2019 de ITP Aero, en la que realizamos un balance de nuestro ejercicio desde la perspectiva del impacto de nuestra actividad tecnológica, industrial, social y medio ambiental.

Carlos Alzola
Consejero Director General de ITP Aero

Sobre ITP Aero



ITP Aero es la empresa de motores y componentes aeronáuticos de España y la novena compañía del sector en todo el mundo.

1



Sobre ITP Aero

1.1 Entorno

Según el Fondo Monetario Internacional y dentro de un contexto marcado por las tensiones comerciales entre China y los Estados Unidos, el crecimiento mundial ha registrado un crecimiento del 2,9% en 2019 y se espera que aumente a 3,3% en 2020 y a 3,4% en 2021.

Europa ha registrado su séptimo año consecutivo de crecimiento y, como consecuencia, el crecimiento del PIB de la zona euro se mantiene sin cambios, en el 1,2%, mientras que en España la economía ha crecido un 2% durante 2019.

Durante 2019 los precios de la energía y de las materias primas han continuado al alza. Según la OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo), el precio medio por barril de petróleo alcanzó los 70,73 USD frente a los 69,52 USD de 2018. Por su parte, el precio del níquel osciló entre los 11,7– 18,6 USD/kg, frente a los 10,6-15,7 USD/kg del año anterior. El valor del euro osciló entre 1,0897 y 1,1516 \$/€.

El sector de la aviación comercial ha experimentado un declive en las entregas en 2019 debido a problemas relacionados con la producción en ciertos modelos de avión, como el Boeing 737 MAX o el cese de la producción del Airbus A380. Si bien la cartera de pedidos de aviones comerciales ha decrecido ligeramente respecto a los niveles máximos de 2018, pasando de 14.700 aviones a poco más de 14.000 (septiembre de 2019), la demanda a largo plazo de aviones comerciales continúa sólida, con una estimación de casi 40.000 unidades para las dos próximas décadas, y apoyada en la perspectiva de crecimiento del PIB mundial.

Las perspectivas a largo plazo son positivas, con una expectativa de crecimiento del 3,8% de crecimiento para en el mercado de aviones de doble pasillo en los próximos 20 años.

1.2 Descripción del modelo de negocio

ITP Aero es la empresa de motores y componentes aeronáuticos de España y la novena compañía del sector en todo el mundo.

ITP Aero es una compañía internacional que agrupa diversas sociedades mercantiles en España y en el extranjero bajo una única marca (ITP Aero), encabezada por la sociedad matriz española Industria de Turbo Propulsores S.A.

ITP Aero es la empresa de motores y componentes aeronáuticos de España y la novena compañía del sector en todo el mundo. Durante sus 30 años de actividad, la compañía ha crecido de forma sostenida hasta convertirse en un referente internacional para sus socios y clientes, por su apuesta por la innovación y el desarrollo de tecnología propia.

La compañía desarrolla tecnologías, productos y servicios aeronáuticos que contribuyen a una aviación cada vez más sostenible y lo hace, apostando por el desarrollo de tecnología propia – más de 400 millones de euros invertidos en I+D+i en los últimos seis años –, para diseñar y fabricar motores y componentes aeronáuticos, trabajando en todo el ciclo de vida del producto.

ITP Aero contribuye a hacer de la aviación una industria más sostenible y eficiente a través de una estrategia triple de desarrollo de tecnología:

Inversión en I+D+i en los últimos seis años.

+400M€

- **A corto plazo, satisfacer el aumento de la demanda del sector. Para ello, ITP Aero pone el foco en la excelencia de tecnologías de fabricación, incluyendo la fabricación aditiva (impresión en 3D) y la digitalización.**
- **A medio plazo, ITP Aero trabaja en el desarrollo de nuevas arquitecturas de motor con sistemas de engranajes para el funcionamiento óptimo de todos los componentes del motor, así como en tecnologías para sistemas de propulsión adaptativos para vuelos supersónicos, incluyendo la nueva generación de aviones de combate.**
- **A largo plazo, ITP Aero está invirtiendo en tecnología que sentará las bases de la propulsión híbrida-eléctrica.**

La compañía contribuye a una industria aeronáutica civil y de defensa más dinámica y transformadora, abarcando todo el ciclo de vida del motor de aviación – desde I+D hasta soporte en servicio – contando con una amplia experiencia y know how, tanto en aviación comercial como de defensa.

ITP Aero es la compañía responsable del mantenimiento de los motores de las aeronaves de las Fuerzas Armadas españolas; así como también participa en el diseño, fabricación y soporte en servicio de los motores de los principales consorcios europeos aeronáuticos de defensa (Eurofighter, A400M y Helicóptero Tigre).

Desde 2017, ITP Aero es considerado dentro del Grupo Rolls-Royce como una “corporate entity” aparte y distinta del resto de sus unidades de ne-

gocio o productivas; lo que garantiza una autonomía organizacional que le permite cumplir con todos los acuerdos con todos sus clientes.

ITP Aero cuenta con órganos propios de gobierno en cada una de sus sociedades y de gestión conjunta y transversal en el ámbito de todo el grupo, responsables de la toma de decisiones y de la cuenta de resultados en cada ámbito aplicable, así como como de velar por los intereses de la compañía y los distintos públicos de interés. El Consejo de Administración de la sociedad matriz (ITPSA) es el órgano superior de gobierno y administración encargado y responsable último de la dirección y actuación de ITP Aero y la gestión de sus negocios. Establece las estrategias y objetivos de la sociedad en particular y de la totalidad de ITP Aero, y supervisa y controla los mecanismos de control, la gestión de riesgos, compliance y su modo de gobierno y viabilidad. Por su parte, el Comité Ejecutivo de ITP Aero, encabezado por el Consejero Director General de la matriz ITPSA, reúne a las personas que lideran cada una de las funciones ejecutivas de la compañía y en todo ITP Aero y dirige la administración regular y el curso ordinario de los negocios de ITP Aero de acuerdo con los objetivos establecidos en el Plan Estratégico, ITP 2020.

1.3 Resultados 2019

Durante 2019, ITP Aero registró unos ingresos recurrentes de 983 millones de euros, un crecimiento del 11% respecto al 2018, con un incremento en la actividad civil en un 24,1%. Por áreas de negocio, Aviación Comercial representa el 75% de las ventas, mientras que Defensa y Soporte en Servicio representan el 14% y el 11%, respectivamente.

El resultado de explotación alcanzó 105 millones de euros, lo que representa un aumento de 38 millones de euros con respecto al ejercicio anterior.

Al cierre del ejercicio la caja neta ascendía a 193 millones de euros (corresponde al agregado del efectivo y equivalentes de efectivo y otros activos financieros corrientes sin considerar intereses menos los préstamos con entidades de crédito y otros acreedores sin tener en cuenta las obligaciones de pago derivados de notas de abono pendientes de emitir), lo que pone de manifiesto la fortaleza financiera de ITP Aero para afrontar las inversiones necesarias para el desarrollo de tecnologías propias y para generar las capacidades productivas que demandan los planes de entregas de los programas en los que participa.

Crecimiento de ITP Aero en la facturación respecto al 2018.

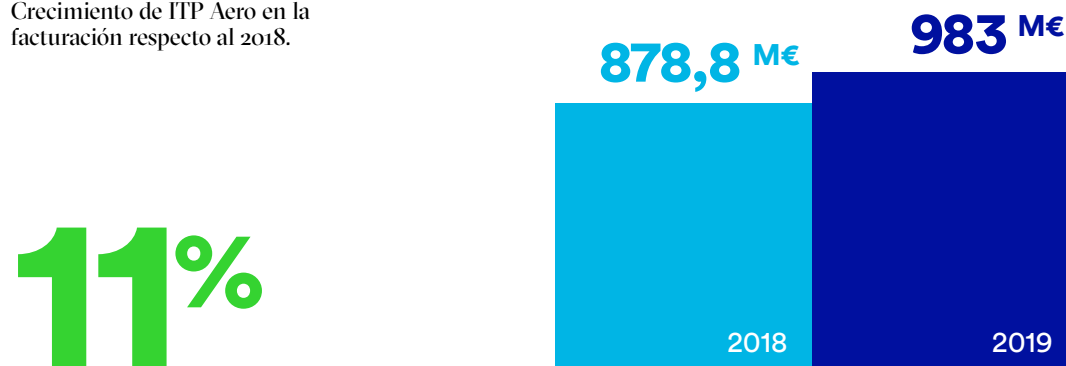
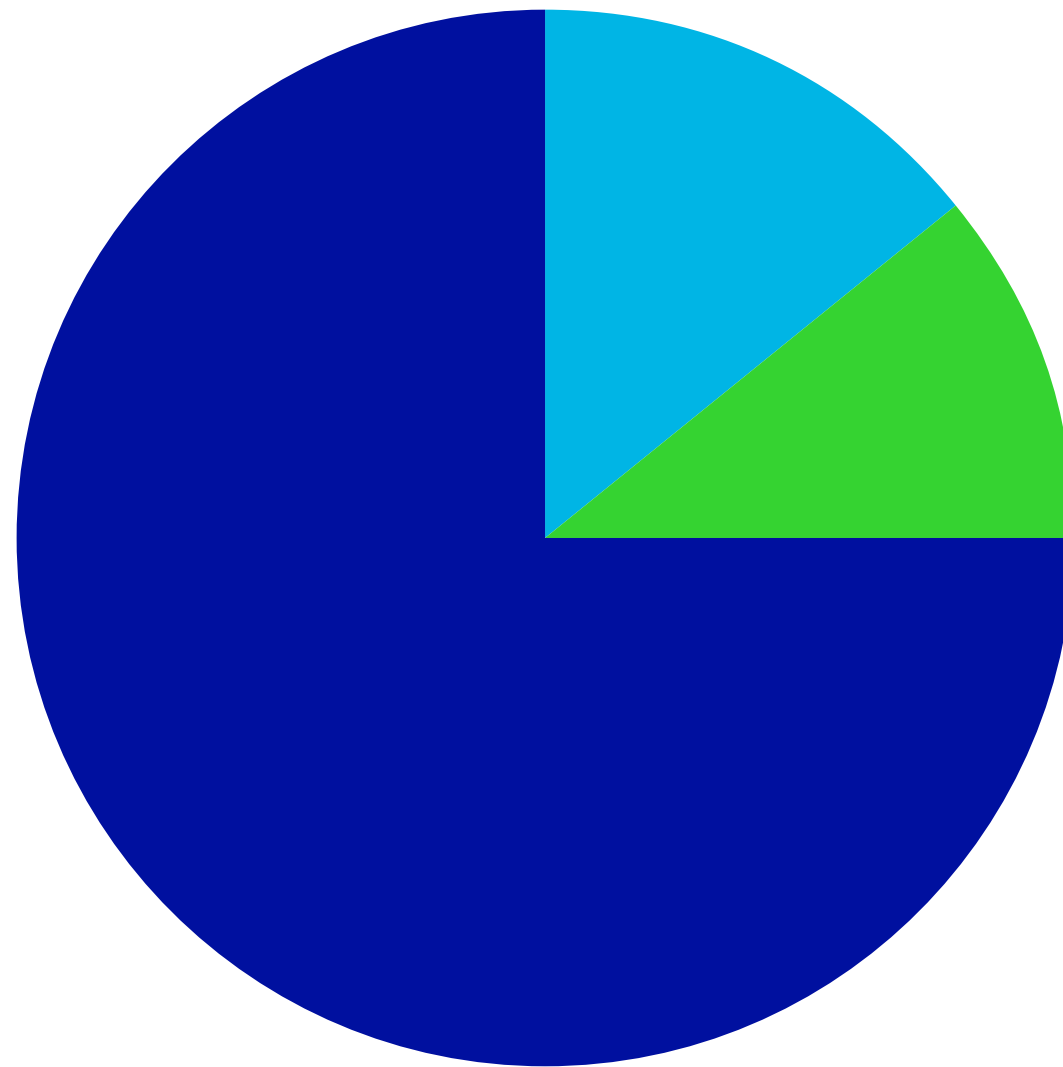


Gráfico de ingresos en 2019 por áreas de negocio.



Aviación Comercial
75%

Defensa
14%

Soporte en Servicio
11%

1.4 Unidades de negocio Civil

ITP Aero es proveedor de primer nivel (Tier 1) de los principales fabricantes de motores aeronáuticos del mundo: General Electric, Honeywell, Pratt & Whitney y Rolls-Royce. La compañía participa en todos los segmentos de aviación comercial: doble pasillo, pasillo único y regional, y aviación de negocios.

Rolls-Royce continúa siendo el cliente con más peso dentro de la actividad de ITP Aero, donde tienen especial relevancia los contratos a riesgo y beneficio (RRSP, Risk and Revenue Sharing Partnership). ITP Aero es socio de Rolls-Royce en todos los programas Trent para el diseño y fabricación de módulos de turbina de baja presión (LPT, Low-Pressure Turbine). Actualmente hay más de 2.000 turbinas de baja presión de ITP Aero en servicio, con más de 50 millones de horas en servicio.

Los principales hitos que han tenido lugar en 2019 incluyen las primeras pruebas aerodinámicas de la turbina de presión intermedia del motor UltraFan de Rolls-Royce, la entrega número 100 de la turbina de baja presión para el motor Trent 7000, la entrega número 300 de la turbina de baja presión para el motor Trent 1000-TEN, así como la entrega número 900 de la turbina de baja presión del Trent XWB.

En cuanto al segmento de aviones de pasillo único, cabe destacar el primer vuelo del Embraer 175 E2, sexta y última aplicación de la familia de motores Pure Power® PW1000G de Pratt & Whitney.

En lo que a aviación de negocios se refiere, destaca la certificación y entrada en servicio del motor PW815 que equipa el avión Gulfstream G600, en el que ITP Aero es socio de Pratt & Whitney Canada. Además, también han entrado en servicio los aviones de negocios Praetor 500, Praetor 600 y Cessna Longitude motorizados por distintas versiones del motor HTF7000, en el que ITP Aero es socio de Honeywell.

En el negocio de turbinas industriales, ITP Aero continúa con su participación en varios programas de General Electric.

Defensa

ITP Aero participa en los principales consorcios europeos de motores aeronáuticos de Defensa:

- **Consortio Eurojet, motor EJ200 para el avión de combate Eurofighter:**

Durante 2019 han continuado las entregas de producción para las cuatro naciones lanzadoras del programa Eurofighter.

Uno de los hitos más importantes del año ha sido la firma del estudio preliminar LTE (Long Term Evolution) para la evolución a largo plazo del Eurofighter.

Además, durante el año se firmó un acuerdo (Instruction to Proceed) con BAE Systems para la producción de 48 motores EJ200 para Catar.

- **Consortio Europrop International (EPI), motor TP400 para el avión de transporte A400M.**

Durante 2019 se han entregado 52 motores TP400 a la FAL (Final Assembly Line) de Airbus en Sevilla y siete motores adicionales de repuesto a las naciones participantes.

ITP Aero continúa liderando, dentro del consorcio, las campañas de exportación del A400M en México y Perú.

- **Consortio MTRI, motor MTR390-E del helicóptero Tigre.**

En 2019 destaca la certificación de la planta de ITP Aero en Albacete como segundo centro reparador a nivel mundial del motor, además de Toulouse. De esta forma, la planta de Albacete de ITP Aero es centro reparador de los motores de helicóptero Tigre del Ejército de Tierra español.

Soporte en Servicio

Soporte en Servicio ofrece soluciones globales para clientes civiles y de defensa de todo el mundo. Durante 2019, se han reparado más de 540 motores y módulos de más de 150 operadores de 43 países.

En España, ITP Aero es socio de referencia y líder en el soporte a los motores aeronáuticos de las Fuerzas Armadas. Además de la ya mencionada nueva certificación de la planta de Albacete para los motores MTR390-E, este centro también se ha capacitado durante 2019 para la reparación del CT7-2E1, que motoriza los helicópteros Augusta Westland AW189, un nuevo paso en la capacitación de motores de la familia General Electric.

En España, ITP Aero es socio de referencia y líder en el soporte a los motores aeronáuticos de las Fuerzas Armadas.

Motores y módulos reparados en 2019.

+540

1.5 Presencia geográfica

ITP Aero emplea a 4.006 en 14 centros diferentes, repartidos en 5 países: España, México, Reino Unido, Malta e India.

A finales de julio de 2019, ITP Aero cesó sus operaciones de soporte en servicio en su planta de Mesa (Estados Unidos).



Ingeniería



Soporte en Servicio



Montaje



Producción



Ensayos de motor



1.6 Objetivos y estrategia de la compañía

La compañía sigue el Plan Estratégico ITP 2020, la hoja de ruta para el periodo 2016-2020 basado en 6 pilares:

- 01 Fomento del compromiso y el liderazgo de las personas, que están en el centro del negocio de ITP Aero.
- 02 Establecimiento de relaciones de confianza a largo plazo con los clientes y proveedores estratégicos, a los que se considera socios.
- 03 La competitividad es un factor clave en una industria global con grandes retos.
- 04 Inversión en I + D y tecnología propia en nuestros productos y operaciones como una de las claves de la competitividad del negocio y de la contribución a la industria global.
- 05 Generación de un crecimiento rentable que permita inversiones en programas a futuro.
- 06 Búsqueda de la simplificación y de la eficiencia en la manera de trabajar.

Personas⁰¹

Alianzas⁰²

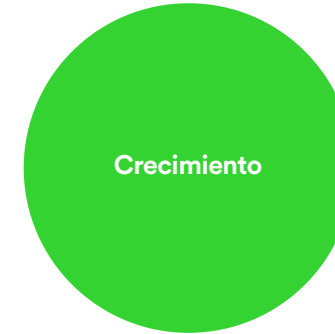
Competitividad⁰³

Tecnología⁰⁴

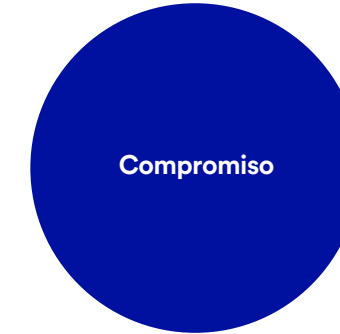
Crecimiento⁰⁵

Gestión eficiente⁰⁶

En este contexto, ITP Aero espera que su actividad en 2020 venga marcada por:



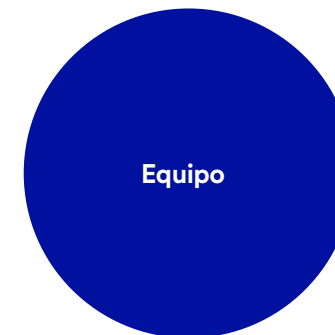
El crecimiento de las entregas de los programas civiles y un ligero crecimiento en facturación en 2020.



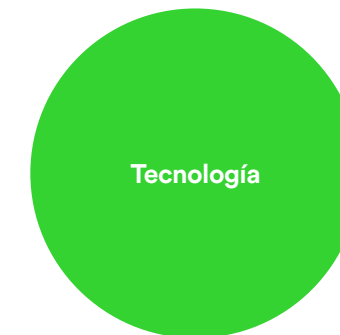
Continuar cumpliendo con todos los compromisos establecidos con los diferentes clientes.



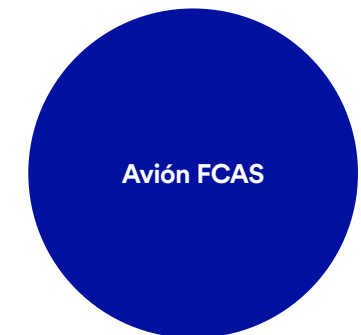
Un enfoque continuado en la productividad, competitividad y en el control y reducción de los costes operativos y de contención como los de estructura.



El incremento de la capacidad necesaria para acometer el crecimiento de las entregas.



Desarrollo de tecnología para la nueva generación de motores UltraFan, así como de tecnologías de fabricación.



Participación en el programa europeo del futuro avión de combate FCAS.

Hitos 2019



La compañía desarrolla tecnologías, productos y servicios aeronáuticos que contribuyen a una aviación cada vez más sostenible y lo hace, apostando por el desarrollo de tecnología propia.

Hitos 2019

2.1 Tecnología



Nº1

Primeras pruebas aerodinámicas a la IPT del UltraFan de Rolls-Royce

El UltraFan representa la nueva generación de motores Rolls-Royce, diseñados para propulsar aviones tanto de pasillo único o doble. Basado en una nueva arquitectura de motor, está diseñado para una máxima eficiencia en el consumo de combustible y bajas emisiones.

Uno de los eventos más destacados del 2019 en materia de tecnología aplicada a la sostenibilidad ha sido la consecución de un hito tecnológico clave en el desarrollo del futuro UltraFan de Rolls-Royce. Un diseño de motor aeronáutico que definirá una nueva era en los motores a reacción, ya que permitirá reducir de forma significativa el peso, el nivel de ruido y el consumo de combustible, y resultará un 25% más eficiente que la primera generación de motores Trent de Rolls-Royce.

ITP Aero y el CTA (Centro de Tecnologías Aeronáuticas) sometieron a la turbina de presión intermedia (IPT por sus siglas en inglés) del UltraFan por primera vez a una prueba aerodinámica en Bizkaia, para verificar las características funcionales y las metodologías de diseño definidas por ITP Aero. Los resultados obtenidos en las pruebas representan un avance tecnológico clave en la consecución de la IPT, diseñada para funcionar a velocidades muy altas que permiten optimizar la nueva arquitectura del motor.

Este hito se enmarca dentro del programa de demostración de tecnología para el UltraFan que se inició en 2015, cuando ITP Aero fue seleccionado como socio principal. Un programa apoyado por una inversión de 43 millones de euros, de los cuales la iniciativa Clean Sky 2 de la UE financia 23,5 millones, e ITP Aero los 19,5 millones de euros restantes, la mayor inversión en tecnología jamás realizada por ITP Aero.

Inversión en tecnología para el Ultra Fan.

43 M€

Turbina de presión intermedia del UltraFan

A diferencia de la primera generación de motores Trent de Rolls-Royce, en los que ITP Aero participa como socio a riesgo y beneficio (RRSP en sus siglas en inglés), el UltraFan no cuenta con una Turbina de Baja Presión (LPT en sus siglas en inglés) y ésta es sustituida por una IPT que propulsa tanto el fan como el compresor de presión intermedia. El principal reto tecnológico de la IPT es que esta turbina tiene que proporcionar una gran potencia a velocidades y temperaturas significativamente más altas. Para ello, ITP Aero se ha servido de su experiencia en el desarrollo de Turbinas de Baja Presión de alto rendimiento para los motores Trent anteriores.

El UltraFan representa la nueva generación de motores Rolls-Royce, diseñados para propulsar aviones tanto de pasillo único o doble. Basado en una nueva arquitectura de motor, está diseñado para una máxima eficiencia en el consumo de combustible y bajas emisiones. El UltraFan entrará en servicio a finales de la década del 2020.

Proyecto Biran

Las pruebas han sido realizadas por el CTA (Centro de Tecnologías Aeronáuticas), en su túnel de viento de alta velocidad ubicado en Bizcaya como parte del Proyecto BIRAN (Grant Agreement ID: 785418), perteneciente a la iniciativa de la UE Clean Sky 2.

Mejora de la eficiencia en motores a reacción.

+25%

El proyecto BIRAN pretende alcanzar los objetivos medioambientales y de competitividad del sector aeronáutico europeo, a través de la realización de pruebas experimentales para el desarrollo de tecnologías aerodinámicas y acústicas para la IPT del UltraFan. Gracias al Proyecto BIRAN, ITP Aero desarrolla tecnología aerodinámica y acústica para la IPT completa del UltraFan, mientras que el CTA realiza el diseño de detalle,

incluyendo planos, fabricación de hardware, montaje e instrumentación del equipo, pruebas del equipo y suministro de todos los datos de la prueba. El desarrollo de tecnologías de la IPT del UltraFan ayudará a conseguir los objetivos globales de Clean Sky 2, que apuntan al logro de los ambiciosos objetivos de ACARE Flight-Path 2050 de reducir las emisiones de CO₂, NO_x y Ruido.

El proyecto BIRAN fue elegido por Clean Sky 2 en la Convocatoria JTI-CS2-2017-CFPo6-ENG-03-15, en la que ITP Aero es topic manager.

UltraFan de Rolls-Royce.



Nº2

Primeros componentes diseñados y fabricados internamente con fabricación aditiva

Se estima que los criterios de diseño propios utilizados por ITP Aero resultarán en un ahorro de costes relevante y una reducción de hasta el 40% del peso de los componentes.

Otro de los hitos más relevantes en materia de sostenibilidad ha sido el diseño y producción de los primeros componentes fabricados por ITP Aero con tecnología aditiva. Se trata de dos componentes diferentes: los segmentos (seal segments en inglés) de la turbina de baja presión del motor Trent XWB-84 de Rolls-Royce para el avión Airbus A350, y los álabes del TEC (Turbine Exhaust Case) del motor TP400 que equipa al avión de transporte militar Airbus A400M. Se estima que los criterios de diseño propios utilizados por ITP Aero resultarán en un ahorro de costes relevante y una reducción de hasta el 40% del peso de los componentes.

La primera turbina que incluye segmentos en estado de desarrollo fabricados mediante fabricación aditiva fue entregada el año pasado a Rolls-Royce en Derby (Gran Bretaña) para su montaje en el motor Rolls-Royce Trent XWB-84. Como parte del proceso estándar de maduración, los segmentos están siendo testados, validados y certificados con vistas a su incorporación a motores en producción. Los segmentos son componentes ubicados entre los álabes rotatorios y la carcasa de la turbina, y su función consiste en minimizar el flujo de aire que pasa entre ambos.

Por otro, la fase de diseño de los álabes del TEC del motor TP400 está en desarrollo, con vistas a su validación y estandarización. El TEC está situado al final del motor y cumple una función de-

terminante al ser uno de los dos puntos de anclaje al ala del avión. El TEC es un módulo sometido a temperaturas de hasta 600 grados que canaliza el aire que expulsa el motor. Se calcula que la producción con tecnología aditiva a nivel industrial de este componente esté operativa para 2021.

La tecnología de fabricación aditiva utilizada para estos componentes es el método de fusión selectiva por láser – también conocida como impresión en 3D. Primero, el modelo 3D del componente se divide digitalmente en capas individuales, y a continuación un láser funde la súper-aleación en polvo hasta formar el componente capa por capa. Este método permite producir componentes de geometría compleja, utilizando sólo pequeñas cantidades de polvo y menor número de herramientas. Cabe destacar que los componentes fabricados con tecnología aditiva están en proceso de aprobación por parte de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).

ITP Aero cuenta con una célula de fabricación de aditivos y un equipo de profesionales dedicado exclusivamente a este método de producción en sus instalaciones de Zamudio. También cabe destacar que la compañía, gracias a su inversión en proyectos colaborativos de desarrollo de tecnología, es capaz de aplicar sus propias normas y especificaciones para la aplicación de esta tecnología en componentes de motores de aviación sometidos a elevadas temperaturas. Un ejemplo claro de ello

es el motor MTR390-E entregado a Airbus Helicopters en diciembre del 2018, que incorporó un tubo de lubricación diseñado por ITP Aero fabricado mediante tecnología aditiva, así como las complejas sondas de instrumentación ya probadas en motores de Rolls-Royce.

Trent XWB de Rolls-Royce

El Trent XWB es el motor de avión de doble pasillo más eficiente del mundo, desarrollado y diseñado específicamente para el avión A350 de Airbus. ITP Aero es socio a riesgo y beneficio de las dos variantes del motor Trent XWB (XWB-84 para el Airbus A350-900 y, la versión de mayor

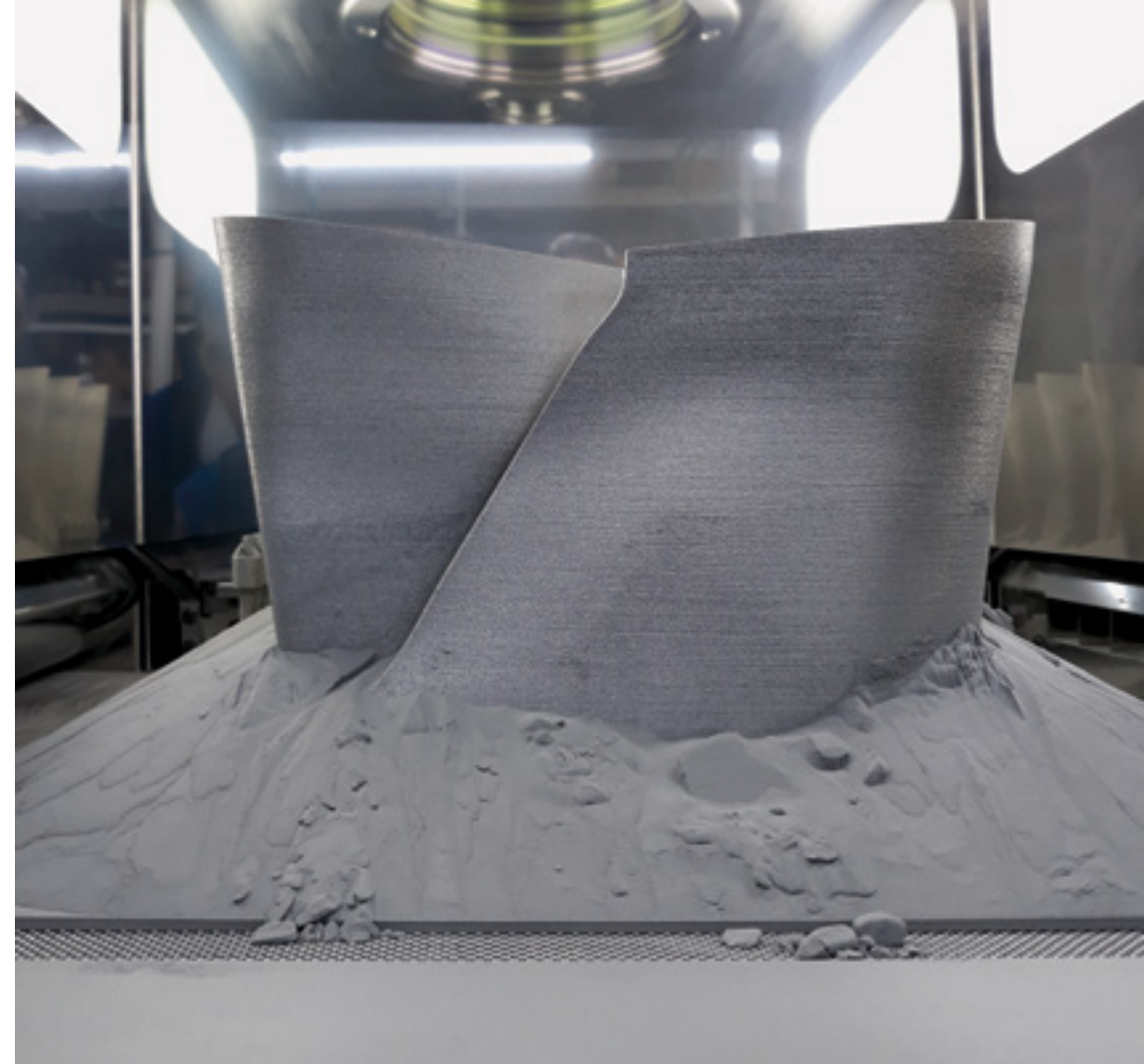
empuje, XWB-97 para el Airbus A350-1000), siendo responsable del diseño, fabricación y montaje de la turbina de baja presión.

TP400 del Airbus A400M

El consorcio europeo Europrop International (EPI) – compuesto por ITP Aero, MTU Aero, Rolls-Royce y Safran Aircraft Engines - es el encargado de desarrollar el motor TP400 que equipa el avión de transporte militar más avanzado, el A400M. ITP Aero es responsable del diseño, desarrollo, producción y mantenimiento de la turbina de baja presión, turbine exhaust case (TEC), sistema de escape, estructura frontal y externals.

ITP Aero es responsable del diseño, desarrollo, producción y mantenimiento de la turbina de baja presión, turbine exhaust case (TEC), sistema de escape, estructura frontal y externals del motor TP400.

Motor TP400.



Componente diseñado con fabricación aditiva.

La tecnología de fabricación aditiva utilizada para estos componentes es el método de fusión selectiva por láser – también conocida como impresión en 3D.

2.2 Inversiones

Nº3 Nuevo centro en Bizkaia

“Compartimos con orgullo el aniversario de esta multinacional vasca que, en 30 años, se acerca a los 900 millones de facturación, está presente en cinco países y cuenta con 4.000 personas empleadas”

Iñigo Urkullu
Lehendakari del Gobierno Vasco

Durante el 2019, ITP Aero ha seguido desarrollando su plan de investigación e inversión industrial. En este sentido, cabe destacar la ceremonia de inauguración de la nueva planta de Externals de ITP Aero en Bizkaia, celebrada el 11 de noviembre del 2019, con la presencia del Lehendakari del Gobierno Vasco, Iñigo Urkullu, y el Diputado General de Bizkaia, Unai Rementería.

Las nuevas instalaciones contaron con una inversión de más de 14 millones de euros y dan respuesta a la gran demanda de Externals en el mercado aeronáutico, componentes utilizados en el recubrimiento de motores aeronáuticos, como los sistemas de fluidos, estructuras y otros elementos.

La nueva planta, ubicada en Derio, dentro del Parque Científico y Tecnológico de Bizkaia, está en pleno funcionamiento y actualmente emplea a 115 trabajadores, con previsiones de incrementar hasta los 160 puestos de empleo. El edificio alberga la sede global del área de negocio de Externals de la compañía, incluyendo oficinas de ingeniería, desarrollo y producción de diversos componentes.

Se espera que la demanda de Externals aumente significativamente a lo largo de los próximos años debido a los requisitos tecnológicos y medioambientales, cada vez mayores, que deben cumplir los nuevos motores aeronáuticos, que añaden valor y responsabilidad a los sistemas secunda-

Inversión en las nuevas instalaciones en Bizkaia.

+14M€



Inauguración de la nueva planta de Externals.

rios como Externals. ITP Aero ha ampliado su cartera de productos incluyendo elementos más complejos y de mayor valor añadido, como los special fabrications que se diseñan y fabrican en esta nueva planta. Para ello, las instalaciones han sido equipadas con nuevas tecnologías, como capacidades de procesos avanzados de unión y conformado de superaleaciones.

ITP Aero diseña y fabrica Externals para los principales motoristas aeronáuticos a nivel mundial (Rolls-Royce, Pratt & Whitney, Honeywell), con centros de fabricación en España, México e India.

Durante el acto, Iñigo Urkullu, Lehendakari del Gobierno Vasco, afirmó: “Compartimos con orgullo el aniversario de esta multinacional vasca que, en 30 años, se acerca a los 900 millones de facturación, está presente en cinco países y cuenta con 4.000 personas empleadas. Gracias a su actitud de mejora continua es hoy la empresa líder de motores y componentes aeronáuticos del Estado y la novena compañía de su sector en el mundo”.

Nº4

Ampliación de las instalaciones en Querétaro (México)

“Durante los últimos años los programas estratégicos de ITP Aero han trazado una ruta de producción ascendente en Querétaro, en México y en todo el mundo. La ampliación de su planta obedece precisamente a una fuerte demanda de sus productos”

Francisco Domínguez Servién
Gobernador del Estado de Querétaro de México

Ampliación de las instalaciones en Querétaro.



Inversión desde 2016 en las instalaciones de Querétaro.

9M€

Aumento de la producción de tuberías.

9%

Otra de las inversiones industriales llevadas a cabo por ITP Aero para dar respuesta al creciente negocio de Externals fue la inauguración de la ampliación de sus instalaciones de Externals en Querétaro (México), celebrada el 12 de junio del 2019, con la presencia del Gobernador del Estado de Querétaro, Francisco Domínguez Servién.

Las nuevas instalaciones de Querétaro se dedican al diseño y producción de dos tipos de Externals: tuberías y end-fittings –conectores de tuberías-. La ampliación ha incluido el rediseño de las células de producción, el aumento del flujo productivo y mayor espacio tanto para el crecimiento en instalaciones productivas como en staff y oficinas. Además, las nuevas instalaciones amplían las capacidades tecnológicas de la planta de ITP Aero en Querétaro.

El incremento de la actividad que soporta la nueva inversión ha traído consigo un aumento en la plantilla en México de en torno a 40 nuevas posiciones. Además, se prevé un aumento de la

producción de tuberías de un 9%, produciendo 327.000 tuberías en 2020, así como llegando a 230.000 end-fittings en 2020.

Las instalaciones de ITP Aero en México están ubicadas en Querétaro y cuentan con más de 800 empleados que trabajan en las áreas de ingeniería, fabricación y ensayos de motor. Desde 2016, ITP Aero ha invertido 200 millones de pesos (9 millones de euros) en sus instalaciones de Querétaro, duplicando su producción en los últimos 3 años. Dentro de la cartera de productos desarrollados en México se incluyen: carcasas, elementos estructurales, sellos, tubos y end-fittings de motores aeronáuticos.

Francisco Domínguez Servién, Gobernador del Estado de Querétaro de México: “Durante los últimos años los programas estratégicos de ITP Aero han trazado una ruta de producción ascendente en Querétaro, en México y en todo el mundo. La ampliación de su planta obedece precisamente a una fuerte demanda de sus productos”.

2.3 Nuevas certificaciones y desarrollos

Nº5

Certificación como segundo reparador mundial del motor MTR380-E

En esta planta, se realizará el mantenimiento de los motores de los helicópteros Tigre que dan servicio al Ejército de Tierra español.

El 29 de mayo del 2019, ITP Aero anunció la certificación de su planta de Albacete como segundo centro reparador a nivel mundial del motor MTR390-E que equipa el helicóptero Tigre HAD. De esta forma, la planta de Albacete de ITP Aero incrementó su capacidad para el mantenimiento de los motores del Ejército de Tierra español.

El motor MTR390-E equipa las versiones más avanzadas del helicóptero de combate Tigre HAD, una versión mejorada del motor que proporciona un 14% más de potencia. De su desarrollo, fabricación y mantenimiento se encarga el consorcio MTRI, formado por las compañías: ITP Aero, MTU, Rolls-Royce y Safran Helicopter Engines.

En total se ha contratado la fabricación de 194 motores MTR390-E, 40 de los cuales pertenecen a las Fuerzas Armadas españolas. Dentro del pro-

grama del motor MTR390-E, ITP Aero es responsable del diseño de la turbina de potencia y de la estructura entre turbinas, así como de la producción de otros componentes del motor.

La certificación de Albacete como centro reparador se consolida tras un proyecto de cuatro años para establecer dos centros de reparación, el AIA Bordeaux (Atelier Industriel de L'Aéronautique de Bordeaux) anunciado en agosto de 2018 y el de ITP Aero en Albacete. La certificación del centro de Albacete incluye algunas actividades del proceso básico de inspección y limpieza, así como la prueba en banco de los motores, que se llevarán a cabo en las instalaciones de ITP Aero en Ajalvir (Madrid).

La planta de Albacete de ITP Aero se inauguró en 2009 dentro del Parque Aeronáutico y Logístico. En esta planta, se realizará el mantenimien-



Helicóptero de combate Tigre HAD.

to de los motores de los helicópteros Tigre que dan servicio al Ejército de Tierra español. Con este objetivo, se ha realizado un plan de inversión en diferentes áreas tecnológicas, destacando la automatización en el proceso de inspección por corrientes inducidas.

ITP Aero ha estado siempre fuertemente vinculado al mundo de la Defensa, desde su fundación, para articular la participación española en el consorcio del motor del caza Eurofighter, diseña y produce motores y componentes para todo tipo de aeronaves, como aviones de combate y de transporte, entrenadores y helicópteros, estando presentes en todo el ciclo de vida del motor, desde la fase I+D hasta el soporte en servicio.

Aumento de la potencia del motor MTR390-E.

+14%

Avances en el programa "Long Term Evolution" del Eurofighter Typhoon y EJ200

Long term evolution tiene como objetivo la mejora y el desarrollo del Eurofighter, con una financiación de 53,7 millones de euros.

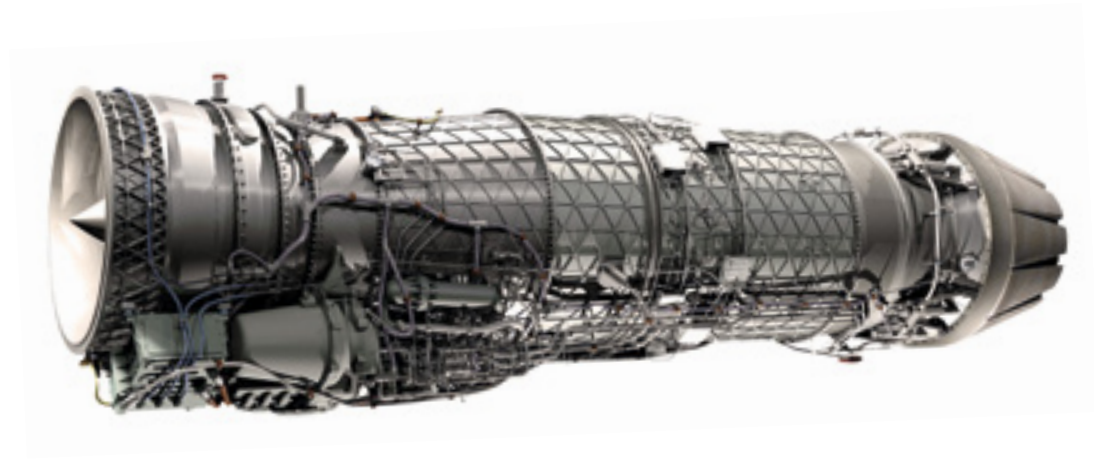
El estudio preliminar, con un tiempo de ejecución de 19 meses, tiene como entregable final una lista de modificaciones, tanto para el avión como para el motor, para hacer frente a las necesidades de mejora del Sistema de Armas solicitada por el cliente NETMA. Posteriormente, NETMA y las naciones del Consorcio - Alemania, España, Italia y Reino Unido – elegirán qué mejoras se implementarán y firmarán contratos adicionales para su desarrollo y su posterior introducción en la flota de Eurofighters Typhoon.

El objetivo de estos contratos en el programa LTE es apuntalar el futuro del Eurofighter. Esto se conseguirá incorporando un conjunto de mejoras tecnológicas para la infraestructura del Sistema de Armas y del motor EJ200, que garanticen que la aeronave siga siendo operativamente efectiva en las próximas décadas.

Las áreas tecnológicas que se están analizando para el motor EJ200 son:

- Incremento de empuje: aumentando el volumen de aire y el consumo de combustible y optimizando el ciclo, lo que supondrá una mejora en la maniobrabilidad del Eurofighter en vuelo.
- Reducción del consumo específico y mayor vida de las piezas: incrementando la distancia operativa de la aeronave en misiones de larga distancia y reduciendo las acciones de mantenimiento para lograr bajos costos de ciclo de vida del motor.
- Mejoras en el sistema de control: proporcionando un control preciso y mayor cantidad de datos en el monitoreo del estado del motor, maximizando el valor del activo y mejorando los tiempos de respuesta.
- Tobera vectorizable: tiene gran impacto en la aeronave y el motor; contribuye a mejorar el rendimiento global.

EJ200



2.4 Refuerzo del Consejo de Administración y equipo directivo

Nº7 Cambios en el Consejo de ITP Aero

En diciembre del 2019, El Consejo de Administración de ITP Aero, presidido por Josep Piqué, se vio reforzado con la incorporación de Ben Story, Director de Marketing Estratégico de Rolls-Royce y del Coronel (R) Diego García Bernabéu. En línea con la condición de ITP Aero como “corporate entity” dentro del Grupo Rolls-Royce, Carlos Alzola fue nombrado CEO y miembro del Consejo de Administración.

Nuevos miembros de Consejo

Carlos Alzola, CEO de ITP Aero, ha desarrollado su carrera profesional en ITP Aero, ocupando diversos puestos de responsabilidad. En 2007 fue nombrado Director Ejecutivo de la Unidad de Negocio Civil, cargo que desempeñó durante diez años. En 2017, asumió el cargo de Director General del negocio de Externals. Es Ingeniero Mecánico Industrial (UPV-EHU). Además, Carlos es Consejero del Consorcio Europeo de Defensa Europrop, Presidente de HEGAN y miembro del Consejo del Centro de Tecnologías Aeronáuticas (CTA).

Ben Story, Director de Marketing Estratégico de Rolls-Royce cuenta con más de 25 años de experiencia en banca de inversión. Ben ha dedicado la mayor parte de su carrera a la industria, incluyendo el sector aeroespacial, defensa y transporte. Antes de unirse a Rolls-Royce, Ben fue Director de Banca de Inversión de Citibank desde 2013. Anterior-

mente, trabajó en el Deutsche Bank (2005 a 2012) y en Morgan Stanley (desde 1997). Ben es Licenciado en Gestión Empresarial por la Universidad de Warwick. Es miembro de la Junta Directiva de Transport for London y Gobernador de la Warwick Manufacturing Group Academy, Coventry.

Diego García Bernabéu, ha desarrollado su carrera profesional en las instituciones de defensa españolas; desde 1977 en el Ejército del Aire y, desde 1986, en el Ministerio de Defensa. Entre 2007 y 2010 trabajó para NETMA (agencia de la OTAN) siendo responsable de negociar contratos con Eurofighter y Eurojet, entre otros. Su último cargo oficial ha sido el de Subdirector General (Ministerio de Defensa) entre 2014 y 2019. Además de la carrera militar, es licenciado en Derecho y posee un Máster en Comercio Internacional.



De izquierda a derecha de pie: Alberto Garely, Secretario del Consejo, Bob Stoddart, Ben Fidler, Alberto García Erauzkin, Diego García Bernabéu. Sentados: Ben Story, Josep Piqué, Carlos Alzola

El Consejo de Administración de ITP Aero está formado por:

Josep Piqué
Presidente

Alberto García Erauzkin
Diego García Bernabéu
Consejeros independientes

Ben Fidler, Ben Story, Bob Stoddart
Consejeros dominicales

Alberto Garely
Secretario del Consejo

Carlos Alzola
CEO

Cambios organizativos ITP Aero

"En el marco de nuestro 30 aniversario, hemos trabajado en seguir desarrollando nuestro Plan Estratégico e impulsar nuestro negocio de cara a la próxima década.

Los cambios del Consejo y del equipo directivo han aportado una mayor claridad y un mejor acceso al mercado, lo que nos servirá para seguir consolidando la posición de ITP Aero como la empresa española líder en el sector de los motores y componentes aeronáuticos, y afrontar las oportunidades y retos próximos".

Carlos Alzola
CEO de ITP Aero

En paralelo y de cara a los próximos años, también se realizaron cambios organizativos significativos con el objetivo de reforzar las dos unidades de negocio: Civil y Defensa, que están lideradas por Mikel Lantero y Álvaro Santodomingo respectivamente. La actividad de MRO y servicios aftermarket se han integrado en las dos unidades de negocio con el objetivo de mejorar el acceso al mercado a través de las alianzas estratégicas con los diferentes OEMs (motoristas mundiales) y mediante soluciones específicas para cada uno

de los segmentos de mercado. Asimismo, dichas unidades de negocio han sido reforzadas con nuevas capacidades como servicios de ingeniería y estructura comercial.

Los cambios organizativos han tenido como resultado un Comité Ejecutivo más ágil, compuesto por las unidades de negocio Civil y Defensa, Operaciones, Ingeniería y funciones corporativas.



Álvaro Santodomingo y Mikel Lantero.

Directores de las unidades de negocio

Mikel Lantero, Director Ejecutivo, Unidad de Negocio Civil, será responsable de la relación con todos los clientes de aviación comercial de ITP Aero, y del desarrollo de los programas actuales y futuros. Mikel se incorporó a ITP Aero en 1998, donde ha ocupado posiciones de responsabilidad en ingeniería y programas de aviación comercial. En 2014, fue nombrado Director Comercial de Pratt & Whitney Canada. Es Ingeniero Industrial por la Universidad del País Vasco (UPV-EHU) y Master of Science (MSc) en Energía Térmica por la Universidad de Cranfield.

Álvaro Santodomingo, Director Ejecutivo, Unidad de Negocio de Defensa. Álvaro será el responsable del posicionamiento y acceso de ITP Aero al mercado de Defensa, además del desarrollo de los programas actuales y futuros. Álvaro se incorporó a ITP Aero en 2008 como Director Ejecutivo de Planificación Estratégica y Desarrollo Corporativo. Antes de incorporarse a ITP Aero, Álvaro trabajó más de 10 años en banca de inversión en Lehman Brothers. Es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Pontificia de Comillas de Madrid y es CFA Charterholder.

Sosteni- bilidad



Tanto en la tecnología que desarrolla como en los procesos de fabricación que implanta, ITP Aero pone el foco en fabricar motores aeronáuticos cada vez más eficientes, menos ruidosos y más respetuosos con el entorno.

3



Sostenibilidad



Instalaciones de ITP Aero en Zamudio

La involucración en el desarrollo de las comunidades locales en las que ejerce es uno de los ejes de la política de responsabilidad social corporativa de ITP Aero.

ITP Aero, como jugador relevante de la industria aeronáutica global, tiene un fuerte compromiso con el desarrollo sostenible, a través de implementación de prácticas de negocio responsables que contribuyan a la creación de valor para todos los grupos de interés de la compañía y para la sociedad en general.

Tanto en la tecnología que desarrolla como en los procesos de fabricación que implanta, ITP Aero pone el foco en fabricar motores aeronáuticos

cada vez más eficientes, menos ruidosos y más respetuosos con el entorno.

Al mismo tiempo, aplica los más altos estándares éticos, tanto dentro de la organización como con los socios con los que trabaja.

La involucración en el desarrollo de las comunidades locales en las que ejerce es uno de los ejes de la política de responsabilidad social corporativa de ITP Aero.

3.1 Ética y cumplimiento

ITP Aero apuesta por los máximos estándares de calidad, seguridad y ética profesional en sus actividades y, por ello, cuenta con un completo programa de cumplimiento ajustado a las exigencias legales.

Todas las personas que forman ITP Aero están comprometidas con la cultura de cumplimiento que fomenta la compañía, el mismo compromiso que ITP Aero demuestra con sus clientes, proveedores, socios y colaboradores, así como con la sociedad en general.

3.1.1 Modelo de prevención de delitos

ITP Aero presta especial atención al cumplimiento de los mandatos legales que puedan suponer responsabilidad penal para la empresa por actos cometidos por sus empleados.

De esta forma, el modelo de prevención de delitos recoge el programa de cumplimiento específico para el ámbito de cumplimiento penal, identificando los controles implantados para prevenir o mitigar el riesgo de que cualquier empleado, colaborador o directivo actúe al margen de la ley en el ejercicio de sus funciones.

El modelo queda descrito en un manual, que contempla un listado de los elementos de control existentes relativos a cada uno de los delitos que conllevan responsabilidad penal para la persona jurídica, así como el modo de supervisión, vigilancia y control exigidos para mitigar y prevenir los incumplimientos penales en ITP Aero.

ITP Aero incluye en todos sus contratos cláusulas en materia de blanqueo de capitales por las que el tercero se compromete a cumplir los controles de prevención de blanqueo que impone la legislación vigente.

Todas las personas que forman ITP Aero están comprometidas con la cultura de cumplimiento que fomenta la compañía.

Durante el año 2019 se ha hecho una revisión exhaustiva de los riesgos penales de la compañía, involucrando a todas las áreas de aplicación. En 2020 se completará este ejercicio, incluyendo la identificación y evaluación de controles existentes en la compañía y áreas de mejora.

Para controlar, supervisar, evaluar y mejorar el modelo de prevención de delitos y reportando al Consejo de Administración, ITP Aero ha optado por la configuración de un Órgano Responsable de Cumplimiento Penal al que se le atribuyen todas las funciones de cumplimiento penal previstas y establecidas en la Ley Orgánica 1/2015, de 30 de marzo, las que establece el Código Penal; la verificación y supervisión del cumplimiento de los controles que integran el manual; y cualesquiera otras competencias que en materia de cumplimiento normativo.

Código de conducta

El código de conducta es la columna vertebral del programa de cumplimiento de ITP Aero y establece las principales responsabilidades y derechos que deben cumplir todas las personas que trabajan en la compañía y, además, sirve como guía de actuación en el desempeño de la actividad diaria de la empresa.

Los empleados firman el código de conducta en prueba de entendimiento de sus derechos y responsabilidades materia de cumplimiento. El programa de cumplimiento de ITP Aero está compuesto por varias políticas que explican y regulan determinados puntos del código de conducta. Además, incluye elementos como los canales de comunicación, la formación, la gestión de riesgos penales y de compliance y el seguimiento y auditoría.

Soborno y corrupción

ITP Aero tiene una política de tolerancia cero frente al soborno y la corrupción independientemente de la legislación local o las costumbres, incluso si ello supone perder negocio. Por ello se ha desarrollado una política que establece las normas básicas y un marco para prevenir y detectar sobornos y corrupción en las actuaciones del personal de la compañía. Dicha política se aplica a todos los profesionales de la compañía y a terceros (agentes, consultores, promotores, intermediarios, etc.) que representen a ITP Aero, incluyendo a todas sus sociedades jurídicas y todas sus sedes en sus distintas ubicaciones geográficas.

Pagos de facilitación

ITP Aero ha desarrollado una política sobre pagos de facilitación consciente de que este tipo de pagos se consideran un tipo de soborno en la mayoría de países en los que opera. Esta política prohíbe la realización de pagos de facilitación, tanto si están permitidos por las leyes locales, como si no lo están, por muy insignificantes que sean. Esta prohibición se extiende a cualquier persona, promotor, asesor, intermediario, consultor, etc. que efectúe pagos en nombre de ITP Aero.

Suministradores

El código de conducta para suministradores establece la obligatoriedad de que sus proveedores cumplan con las medidas anteriormente expuestas, prohibiendo recibir obsequios que puedan influir en las decisiones de negocio, prohibiendo la realización de pagos dirigidos a agilizar servicios y estableciendo medidas para el cumplimiento de las normativas y las leyes relativas a la lucha contra la corrupción.

Advisers, lobbying y relaciones políticas

En términos generales, son los empleados de ITP Aero los que desarrollan las actividades de lobby y relaciones públicas. Sin embargo, en algunas ocasiones, la compañía debe contratar advisers entendiéndose por estos a los agentes, promotores o intermediarios que representan a la compañía y la ayudan a comercializar y distribuir sus productos y servicios o en cuestiones estratégicas o políticas.

ITP Aero ha desarrollado un sistema de gestión de advisers basado en una política propia, en procesos y procedimientos establecidos para asegurar la contratación de representantes de probada integridad a los que exige un comportamiento a la altura de los estándares de ITP Aero. Además, ITP Aero sólo contratará cuando exista una verdadera necesidad desde el punto de vista empresarial, y tras un minucioso examen de los candidatos propuestos. De la misma forma, se ha desarrollado una política de lobbying y relaciones políticas específicas que regula las actividades de los empleados, advisers y personas que actúen en nombre de ITP Aero y realicen estas actividades con honestidad, integridad y transparencia.

Conflictos de intereses

Un conflicto de interés es cualquier relación que pueda afectar negativamente a la capacidad de un empleado para tomar decisiones justas y objetivas, o actuar en el mejor interés de la empresa. Con ese objetivo, ITP Aero ha desarrollado una política sobre conflicto de intereses, obligatoria y de aplicación a todos los empleados y representantes de la compañía y que establece la obligación de elaborar un informe por escrito cada vez que se detecte un posible conflicto de intereses. El equipo de ética y cumplimiento revisa estos informes sugiriendo acciones para resolverlo o gestionarlo.

Regalos y hospitalidad

ITP Aero acepta y ofrece regalos y hospitalidad como práctica empresarial correcta dentro de unos límites prefijados. Los regalos y la hospitalidad excesiva o inadecuada pueden ser una forma de soborno o corrupción, lo cual está absolutamente prohibido por ley y por las políticas de ITP Aero.

La política sobre regalos y hospitalidad ofrece un marco y unas normas específicas de registro, notificación y aprobación de regalos y hospitalidad, entregada y recibida. Durante el año 2019 se han actualizado las herramientas para un mejor control de las atenciones con terceros y se ha puesto en marcha formación específica en la plataforma de aprendizaje a la que tienen acceso todos los empleados.

Terceros

Adicionalmente, el procedimiento “Know your partner” exige que en cualquier proceso de comercialización o contratación con un potencial nuevo cliente y/o proveedor sea necesaria la verificación del tercero (“screening y due diligence a terceros”). Asimismo, en cada prórroga o renovación de los contratos con terceros ya existentes y en cualquier momento que se tengan sospechas de cualquier actividad irregular, se repetirá dicha verificación.

Durante el año 2019 se ha procedido a una actualización de este proceso para mejorar su robustez y rigurosidad estableciendo, por ejemplo, nuevos controles en función al riesgo del tercero.

Contribuciones benéficas y patrocinio social

ITP Aero colabora con asociaciones, fundaciones y otras entidades sin ánimo de lucro de su entorno para promover un desarrollo sostenible. Para que estas contribuciones benéficas se hagan bajo los valores y principios establecidos en el código de conducta y se evite incurrir en patrocinios o donaciones impropias o excesivas que puedan constituir una forma de soborno y corrupción se ha elaborado una política de contribuciones benéficas y patrocinio social.

En 2019 la compañía ha realizado aportaciones y donaciones a ONGs y fundaciones por valor de 131.687 €, destacando los 95.834 € donados al Patronato de la Fundación Museo Guggenheim de Bilbao y los 13.853 € destinados a la Iniciativa Solidaria de ITP Aero.

Respeto de los derechos humanos

En el código de conducta se establece la obligación de garantizar los derechos fundamentales de todas las personas que trabajan en ITP Aero y el cumplimiento de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo:

- Libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva.
- Rechazo a cualquier forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción, así como la contratación de menores de edad.
- Espacio de trabajo integrador y libre de discriminación.
- Respeto de la conciliación de la vida familiar y laboral.
- Tratamiento de todos los empleados y candidatos con equidad.
- Fomento del trato respetuoso entre las personas que desempeñan su trabajo, sin tolerar las conductas violentas, el acoso físico, psicológico, moral o de abuso de autoridad, así como conductas intimidatorias y ofensivas.

En esta línea, durante el año 2019 se ha puesto en marcha el “Protocolo de acoso en el trabajo” para proporcionar a la empresa y a los empleados un marco de acción para identificar y gestionar problemas de acoso, discriminación y cualquier tipo de intimidación en el trabajo.

En el año 2019, asimismo, se ha puesto en marcha la política “Tú hablas” para dar a conocer los diferentes canales de comunicación disponibles en ITP Aero a través de los que poder plantear correctamente inquietudes, dilemas e incumplimientos éticos.

Canales

ITP Aero tiene el compromiso de crear y mantener un entorno en el que se puedan plantear preguntas o inquietudes acerca de ética y cumplimiento sin miedo a represalias y muestra de ello es la línea ética que se puso en marcha en 2015 y que, durante el año 2019 se ha procedido a actualizar y mejorar.

Este canal permite a empleados, clientes, proveedores o cualquier persona que lo necesite tanto resolver dudas o inquietudes sobre temas éticos como realizar una denuncia. Además, garantiza la confidencialidad y permite la gestión de denuncias anónimas.

ITP Aero se compromete a dar respuesta a todas las denuncias y a su investigación,

constituyendo una violación del código de conducta si se demuestra que se ha realizado con premeditación e intencionalidad una acusación falsa, pudiendo acarrear consecuencias disciplinarias. En 2019 se registraron 9 denuncias por posibles casos que vulneran los derechos humanos, las cuales ya están cerradas. De esos 9 casos, 5 fueron por acoso y 4 por comportamiento no ético.

Además de la línea ética, ITP Aero dispone de otros canales en los que el empleado puede obtener apoyo y resolver así sus dilemas éticos, entre los que destacamos la figura de los Asesores de Ética Locales (LEAs - Local Ethics Advisers); empleados que voluntariamente ayudan a promover una cultura ética

en ITP Aero. Son, asimismo, un canal cercano para que las personas hagan preguntas o planteen inquietudes sobre cuestiones éticas de forma ágil y, de la misma forma, aconsejen dónde encontrar información y/o con quién contactar, además de actuar como intermediarios en caso necesario. En la actualidad hay 40 LEAs distribuidos en todos los centros y países en los que opera la compañía.

3.1.3 Formación y sensibilización

El área de ética y cumplimiento de ITP Aero es la encargada de asegurar la aplicación del código de conducta, definir y mantener el marco de cumplimiento, promover una cultura de cumplimiento y coordinar el asesoramiento en esta materia en la compañía.

Durante el año 2019, se han puesto en marcha diferentes campañas de sensibilización y de concienciación de los empleados en la cultura de cumplimiento. Entre las que destaca la campaña “Políticamente correctos” en la que, a través del juego, los empleados demostraron sus conocimientos de las políticas de la compañía. Asimismo, los 40 asesores de ética locales (LEAs) han desplegado la nueva línea ética de la compañía a nivel local a través de reuniones informales y se ha preparado un plan de formación que se desplegará a lo largo de 2020 en el que se incluyen diversos cursos sobre temas relacionados con el área de ética y cumplimiento.

Durante el año 2019, se han puesto en marcha diferentes campañas de sensibilización y de concienciación de los empleados en la cultura de cumplimiento.

3.2 Medio ambiente

3.2.1 Tecnología y responsabilidad para la máxima eficiencia de nuestros productos y operaciones

ITP Aero, como actor relevante de la industria aeronáutica global, está comprometido con los objetivos medioambientales que han sido asumidos internacionalmente para la mayor eficiencia y sostenibilidad de la aviación.

En 2009, durante la Conferencia del Clima de Copenhague, el Air Transport Action Group (ATAG) definió objetivos encaminados a lograr una mejora anual del 1,5% en la eficiencia del combustible, entre 2009 y 2020, y una reducción de las emisiones de CO2 de un 50% en 2050, respecto a los valores del año 2005.

El compromiso de la compañía con el medio ambiente forma parte de su estrategia. El Plan Estratégico ITP 2020 (periodo 2016-2020) regula su responsabilidad para asegurar un crecimiento sostenible que permita la generación de valor a largo plazo. Así, el Plan Estratégico establece objetivos medioambientales incluyendo el diseño de productos más respetuosos, la reducción del 50% de las emisiones de CO2 para el año 2030, la reducción del riesgo ambiental de los centros de trabajo y la excelencia en la gestión ambiental.

El compromiso de la compañía con el medio ambiente forma parte de su estrategia.

3.2.2 Productos

El incremento del tráfico aéreo esperado para los próximos años debe ir acompañada por la necesidad de reducir su impacto ambiental, por ello, para ITP Aero es crítico desarrollar tecnología propia para diseñar y fabricar motores aeronáuticos cada vez más eficientes, menos ruidosos y más respetuosos con el entorno, a lo largo del ciclo de vida del producto.

Para el desarrollo de los avances que permitan abordar los retos globales a los que se enfrenta la industria aeronáutica en materia de sostenibilidad, es de vital importancia la participación en proyectos de Investigación y desarrollo (I+D), así como diseño y desarrollo (D+D) tanto de carácter individual como de colaboración con otras industrias, centros tecnológicos y universidades.

Gran parte de los proyectos de I+D y D+D en los que participa la compañía están enfocados a conseguir mejoras ambientales, tanto en el ámbito del producto y su operación, como en los procesos industriales asociados a la fabricación de componentes aeronáuticos.

Entre los proyectos más destacados en los que participa la compañía, cabe destacar la iniciativa Clean Sky2, el programa de investigación europeo para el desarrollo de tecnología de vanguardia con el objetivo de reducir el CO2, las emisiones de gases y los niveles de ruido producidos por aeronaves. En este programa, ITP Aero es socio principal (core partner) para el desarrollo y fabricación de la turbina de presión intermedia y de la estructura trasera (Tail Bearing Housing), del futuro motor UltraFan® de Rolls-Royce. La participación de la compañía en el programa cumple con los objetivos establecidos por el Advisory Council for Aeronautics Research in Europe (ACARE) con ambiciosas reducciones de ruido y emisiones.



Álabes de un disco producido por ITP Aero.

Entre los proyectos más destacados en los que participa la compañía, cabe destacar la iniciativa Clean Sky2, el programa de investigación europeo para el desarrollo de tecnología de vanguardia con el objetivo de reducir el CO2, las emisiones de gases y los niveles de ruido producidos por aeronaves.

3.2.3 Operaciones

Gestión ambiental

Es relevante destacar que adicionalmente a tener en cuenta criterios ambientales para el diseño de sus productos, ITP Aero pone el foco en mejorar la cultura ambiental dentro de la organización y de sus procesos.

La compañía cuenta con el certificado de gestión ambiental según la norma UNE-EN ISO 14001:2015 en todos sus centros de trabajo en España, México, Reino Unido e India. Además, en 2019 se ha incluido en el certificado multi-site, las nuevas instalaciones localizadas en Derio (Bizkaia). Asimismo, los centros de España en Zamudio, Ajalvir, Alcobendas y Barakaldo, cuentan con el registro EMAS, el más alto nivel de gestión ambiental.

El Sistema de Gestión Ambiental está fundamentado en la Política de Medio Ambiente de la compañía, mediante la cual los empleados de ITP Aero se comprometen a reducir los riesgos e impactos derivados de las actividades de la organización, así como a impulsar objetivos para la mejora continua. Además, en el mismo, se hace referencia a las relaciones con clientes, proveedores, accionistas y con las comunidades en las que se localizan sus centros de trabajo en materia de sostenibilidad y medio ambiente.

La compañía cuenta con el certificado de gestión ambiental según la norma UNE-EN ISO 14001:2015 en todos sus centros de trabajo en España, México, Reino Unido e India.

Por su parte, el Sistema de Gestión Ambiental permite cumplir con los requisitos legales y contractuales e implementar objetivos anuales; estos en 2019 se han enfocado a la mejora energética y a la reducción del impacto ambiental de los residuos; y establecer sistemáticas para prevenir la contaminación. Así, los centros de España de ITP Aero no han recibido ninguna multa o sanción relacionadas con normativa ambiental. En particular, en la planta de Zamudio, Bizkaia, se ha presentado la declaración de garantía financiera exigida por la Ley 26/2007 de Responsabilidad Ambiental, al Gobierno Vasco en base a un análisis de riesgos realizado ad hoc.

Para la adecuada implantación y desarrollo del sistema de gestión ambiental, el Departamento de Medio Ambiente de ITP Aero cuenta con un total de 10 personas (personal directo e indirecto) en plena dedicación, así como otros recursos humanos que se ocupan de forma indirecta de cuestiones ambientales, especialmente en operaciones de gestión de residuos. En concreto, se han destinado cerca de 200.000 € a la mejora del vertido industrial y a la minimización de residuos.

Uso sostenible de recursos

**En adelante, toda la información aportada se centra exclusivamente en las instalaciones que ITP Aero tiene en España, México y Reino Unido. Las instalaciones de Malta e India quedan fuera del alcance de este apartado de medio ambiente, al no tener un volumen material desde el punto de vista de su tamaño productivo, su impacto medioambiental y su número de empleados (en total no más del 5% del total de la compañía).*

ITP Aero se compromete al uso responsable de recursos en todas sus operaciones, aplicando el principio de mejora continua en todas las fases de la cadena de producción.

Agua

En 2019 se ha producido un aumento del 12% en el consumo de agua, en relación con el incremento de la producción general. El consumo de agua en las instalaciones en España proviene en su mayoría de la red municipal de abastecimiento y es utilizada para los procesos productivos, aunque también de forma residual para el consumo en oficinas. Las aguas residuales e industriales se vierten a la red municipal de saneamiento, siempre cumpliendo con la legislación vigente en materia de vertidos. Durante el año, se han acometido actuaciones para mejorar la calidad del vertido en el centro de Zamudio, a través de la mejora del sistema actual de neutralización, eliminando el riesgo de exceder límites de pH ante la entrada de nuevos procesos productivos.

Materias primas

ITP Aero aplica el principio de mejora continua en el consumo de materias primas para hacer un uso responsable de ellas. Para ello, la Compañía ha trabajado en la optimización de la utilización de los recursos materiales en todas las fases de la cadena de valor y la recuperación de materiales a través de actividades de I+D+i.

En función de la actividad de cada centro de trabajo, las necesidades de consumo de materias primas y auxiliares varían. En las instalaciones en España se consumen principalmente materiales fundidos, forjados, tubos, aceites y lubricantes. Por otra parte, en México destaca el consumo de aceites y productos químicos, así como óxido de aluminio o acetona industrial.

Energía

En las instalaciones ubicadas en España, el consumo energético principal proviene del gas natural y electricidad, mientras que en México se reduce principalmente a energía eléctrica.

El total del consumo de la energía en los centros de Zamudio, Ajalvir, Alcobendas y Albacete en España tiene origen 100% renovable, según certifica AENOR. Cabe destacar también que el consumo energético del nuevo edificio de Derio, Bizkaia, inaugurado en 2019 es 100% de origen renovable y ha obtenido el certificado de eficiencia energética A, la máxima categoría disponible.

Con el fin de mejorar la eficiencia y ahorro en cuanto a gasto energético, se han implantado una serie de medidas en distintos centros de trabajo:

- **Realización de un plan de reconocimiento de la red a nivel general para establecer mejoras a futuro.**
- **Instalación de puntos de carga para vehículos eléctricos (Zamudio, Ajalvir).**
- **Sustitución de ventanas (Ajalvir).**
- **Sustitución de luminarias por LED y mejoras en los portones de almacén (Zamudio).**

Energía

El total del consumo de la energía en los centros de Zamudio, Ajalvir, Alcobendas y Albacete en España tiene origen 100% renovable

3.2.4 Protección de la biodiversidad

Las instalaciones de ITP Aero situadas en España no se localizan en ningún área de biodiversidad protegida.

Durante 2019, se han llevado a cabo una serie de medidas destinadas a la protección de una especie de roble que se ubica en el entorno de la planta de Zamudio, Bizkaia, como la poda de ramas en mal estado y la plantación de nuevos ejemplares para su repoblación.

Residuos

ITP Aero cuenta con una estrategia medioambiental para la gestión de residuos, en base a los principios de la economía circular, que permite minimizar los potenciales impactos derivados de su actividad. Por ello, la compañía segrega los residuos de cada centro de trabajo en origen y los entrega a gestores autorizados que certifican un tratamiento adecuado y específico según su naturaleza, tratando de reaprovechar la materia que los compone.

Los principales residuos generados como resultado de la actividad de la compañía son residuos procedentes del proceso de mecanizado de componentes y los procedentes de embalaje: madera, cartón y plástico. De forma minoritaria, también son generados residuos de carácter similar a los urbanos, cuyo origen se fundamenta en las zonas de oficina y zonas de descanso de los centros de trabajo.

En 2019 se han logrado importantes mejoras en la gestión de residuos como la reducción de 1.000 toneladas de residuos, como resultado del establecimiento de una serie de objetivos y acciones concretas, entre las que destaca la reducción de un 17% de emulsión aceitosa respecto a la generada en 2018 en Zamudio (Bizkaia).

Por último, cabe destacar que ITP Aero no tiene desarrolladas acciones ni medidas para hacer frente al desperdicio de alimentos, ya que por su sector de actividad no se genera una cantidad de residuos alimenticios relevant”.

En 2019 se han logrado importantes mejoras como la reducción de 1.000 toneladas de residuos.



3.2.5 Emisiones

La reducción del impacto en las emisiones globales de gases de efecto invernadero, la reducción de los niveles de ruido y la mejora de la calidad del aire local son los tres grandes objetivos ambientales asumidos por la Organización de Aviación Civil Internacional. La contribución de ITP Aero a la consecución de estos objetivos se basa en la aplicación de la mejora continua y en la definición de parámetros de control sobre todos los aspectos ambientales derivados de su actividad.

Emisiones atmosféricas

ITP Aero dispone de un organismo de control autorizado que realiza mediciones periódicas para asegurar los niveles de emisiones a la atmósfera generadas por los procesos productivos.

Las emisiones atmosféricas generadas por ITP Aero no generan un problema ambiental relevante, sin embargo, como parte del compromiso de la compañía con los objetivos anteriormente citados, en 2019 se han llevado a cabo distintas acciones encaminadas a su reducción, como la eliminación de la línea de recubrimiento electrolítico que permite la supresión de focos de emisiones en el centro de Querétaro (México).

Emisiones a la capa de ozono y de efecto invernadero

En el campo del control y minimización de emisiones de sustancias que impactan en la capa de ozono, la compañía gestiona el uso de sustancias refrigerantes de los sistemas de climatización conforme a la legislación ambiental.

La utilización de refrigerantes en las instalaciones de ITP Aero se realiza para el mantenimiento preventivo de los equipos y, por tanto, optimiza su funcionamiento aumentando su eficiencia.

Para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, se han articulado una serie de medidas en base a los objetivos establecidos sobre emisiones de CO2 generadas por climatización, electricidad y ensayos de motores. Entre ellos, cabe destacar el objetivo de reducir las emisiones de CO2 en un 10% en todos los centros para el año 2020.

Los objetivos de mejora se fundamentan en la optimización del consumo energético para lograr un menor índice de emisión de CO2 de manera indirecta, asociada a la producción de la energía. En este sentido, en 2019 se ha elaborado un plan de geotermia que permitirá el almacenamiento de calor, cosechando en el primer trimestre de 2020 los primeros datos sobre su funcionamiento en materia de reaprovechamiento energético.

Ruido

ITP Aero lleva a cabo mediciones periódicas del posible ruido generado en sus instalaciones, con excelentes resultados. De hecho, en Zamudio (Bizkaia), los bajos niveles de ruido han permitido reducir la periodicidad en la se realizan las mediciones exigidas por la administración, pasando de tres a cinco años.

Contaminación lumínica

Dada la ubicación y características de las actividades productivas realizadas por ITP Aero, no hay un impacto significativo en cuanto a contaminación lumínica.

3.3 Responsabilidad social corporativa

ITP Aero busca crear desarrollo tecnológico, industrial, económico y cultural en las comunidades en las que se ubican sus centros de trabajo y sus empleados. Con el desarrollo sostenible como marco, se han definido cuatro áreas principales de actuación en materia de colaboraciones y patrocinios:

- **Educación y competencias**

Centradas en torno a Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemática (STEM, Science, Technology, Engineering, Mathematics) que es la esencia de ITP Aero. El objetivo es inspirar a los jóvenes para que estudien estas materias y a animarles a ver las posibilidades profesionales que pueden ofrecer, así como en transmitirles su importancia para el desarrollo económico.

- **Medio ambiente**

Con el objetivo de aportar valor, y una dimensión social, a la estrategia medioambiental de la empresa.

- **Arte y patrimonio cultural**

A través de actividades que contribuyan a la vitalidad cultural en los lugares donde ITP Aero tiene sedes.

- **Inversión social**

Para contribuir de forma positiva a las comunidades donde la compañía desarrolla su actividad.

3.3.1 Colaboraciones

STEM

ITP Aero, como empresa tecnológica, apoya de manera especial iniciativas diseñadas para despertar vocaciones entre los más jóvenes por la ciencia y la tecnología.

La compañía desarrolla, en sus propios centros, en las universidades y centros tecnológicos con los que colabora y en centros escolares multitud de actividades en las que muestra las oportunidades de futuro que ofrecen las vocaciones STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics).

En 2019 destaca la colaboración con el Día de la Industria organizada por la Federación Vizcaína de Empresas del Metal para promover las carreras relacionadas con la industria entre jóvenes de 15 y 16 años que logró congregarse más de 1.000 estudiantes de distintos colegios.

Asimismo, y coincidiendo con la inauguración de su nueva planta en Bizkaia (Derio), ITP Aero organizó una jornada de puertas abiertas para empleados y familias a la que asistieron más de 200 personas que pudieron conocer las instalaciones y asistir a actividades STEM como el aula aeronáutica enfocado a acercar los principios de la aeronáutica a los más jóvenes.

Además, la compañía colabora con la Semana de la Ciencia de la Comunidad de Madrid. Durante la edición de 2019 las empresas aeronáuticas de TEDAE – entre las cuales se encuentra ITP Aero – organizaron la actividad “Las Profesiones de la Industria Aeronáutica”, para dar a conocer cómo funciona esta industria de la mano de los profesionales más jóvenes, dirigida a estudiantes de ESO, Bachillerato y Ciclos Formativos.

En Reino Unido participó en mayo de 2019 en el Spark Festival de la Catedral de Lincoln en la que mostró las actividades que se desarrollan en sus plantas de Lincoln y Leicester, y dio a conocer a

los estudiantes las oportunidades de carrera profesional que pueden encontrar en la compañía y en el sector aeronáutico.

ITP Aero también apoya iniciativas para despertar la vocación científica y tecnológica en niñas para convertirse en futuras ingenieras. En este sentido, durante el año 2019, ha participado en eventos como “Women in aeronautic engineering” organizado por el Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España, la iniciativa “Science and technology in women conference” o Inspira STEAM durante las cuales, las estudiantes pudieron escuchar y aprender sobre la experiencia de estas mujeres en el sector aeronáutico y descubrir el trabajo que realizan en una empresa tecnológicamente puntera como ITP Aero.

En 2019 comenzó la colaboración de ITP Aero con el proyecto Biskyteam puesto en marcha por estudiantes de la Universidad del País Vasco (UPV-EHU) para el diseño de lanzadores suborbitales utilizando tecnología de propulsión híbrida, que reduce significativamente la emisión de gases de efecto invernadero. Se trata de una colaboración “in kind” proporcionando asesoramiento técnico a los alumnos y materiales aeronáuticos avanzados para el desarrollo del proyecto.

Arte y patrimonio cultural

Desde el punto de vista de las artes y el patrimonio cultural, ITP Aero es Patrono del Museo Guggenheim de Bilbao desde su fundación en 1997 comprometiéndose, de esta manera, a favorecer la difusión de las artes y la cultura y el desarrollo de una institución que es una referencia internacional y un emblema de la ciudad de Bilbao.

Asimismo, ITP Aero ha patrocinado distintos eventos culturales, destacando la colaboración con la Fundación Aeronáutica y Astronáutica para la XLI edición de los Premios Ejército del Aire o los Premios Ejército de Tierra.

Inversión social

Asimismo, ITP Aero colabora con iniciativas de inversión social.

Con carácter anual, se desarrolla la “Iniciativa Solidaria” en la que los empleados y la empresa, a partes iguales, realizan donativos para proyectos solidarios ubicados en comunidades locales donde ITP Aero tiene presencia.

Los proyectos se eligen a propuesta de los empleados. En 2019 se ha colaborado con:

- **NEEDED** (Querétaro – México) desarrolla una atención especializada e integral a niñas víctimas de maltrato severo proporcionándoles asistencia. Según van llegando a la vida adulta, se les proporciona formación, enseñándoles oficios para poder afrontar en un futuro y una vida laboral. NEEDED es el primer centro de rehabilitación de este tipo en América Latina.
- **Fundación Harribide de Etxebarri** (Bizkaia) ayuda a jóvenes sin hogar y utiliza un método que une la asistencia más básica de techo y alimento, con comunidades de acogida en las que se fomentan los encuentros, la sensibilización y las actividades dirigidas a que monitores y voluntarios compartan vida y día a día con las personas acogidas.
- **Sociedad de San Vicente de Paul** (Madrid) y su proyecto social para atender 32.000 personas sin hogar en albergues, centros de día, pisos de acogida y comedores sociales.

Adicionalmente, ITP Aero destina el 2% de la media de los beneficios cada tres años de su filial en India a proyectos sociales locales.



Inversión social

Para contribuir de forma positiva a las comunidades donde la compañía desarrolla su actividad.



Arte y patrimonio cultural

ITP Aero es Patrono del Museo Guggenheim de Bilbao desde su fundación en 1997 comprometándose, de esta manera, a favorecer la difusión de las artes y la cultura y el desarrollo de una institución que es una referencia internacional y un emblema de la ciudad de Bilbao.

3.3.2 Socios estratégicos para la innovación

Centros tecnológicos y universidades

ITP Aero ha desarrollado una sólida red de colaboración con centros tecnológicos estratégicos para la industria y, asimismo, promueve la creación de centros conjuntos de I+D+i con universidades con el objetivo de desarrollar tecnologías avanzadas para motores aeronáuticos.

Centros conjuntos de I+D+i

- El Centro de Fabricación Avanzada Aeronáutica (CFAA), Bizkaia, está liderado por ITP Aero y Danobat con la participación de más de 60 empresas del sector aeronáutico, la Diputación Foral de Bizkaia, el Gobierno Vasco, la Universidad del País Vasco (UPV-EHU) y el Parque Tecnológico de Bizkaia. Se trata de una colaboración público-privada enfocada a la mejora de procesos industriales y maquinaria avanzada en la fabricación aeronáutica.
- El Laboratorio de Investigación en Fluidodinámica de Turbomáquinas (LIFT), Madrid, es un centro tecnológico creado en colaboración con la Universidad Politécnica de Madrid para la realización de ensayos aerodinámicos en turbomaquinaria.

Centros tecnológicos

La compañía apoya las actividades de los centros tecnológicos con los que colabora mientras éstos se especializan en tecnologías clave, creando así una relación que promueve la consolidación del tejido industrial y la inversión más eficiente en I+D+i.

- Centro de Tecnologías Aeronáuticas (CTA), Bizkaia: laboratorio de investigación aeroespacial especializado en ensayos fluidodinámicos.
- Centro de Estudios e Investigaciones Técnicas (CEIT), Donostia: colaboración en proyectos de desarrollo de tecnologías mecánicas avanzadas para aviación.

- Instituto Madrileño de Estudios Avanzados de Materiales (IMDEA de Materiales): iniciativa promovida por la Comunidad de Madrid para el fomento de la investigación y transferencia tecnológica al tejido industrial en ciencia e ingeniería de materiales.
- Universidad Politécnica de Madrid (UPM): en el campo de la aeronáutica, colaboración en tecnologías fluidodinámicas y de simulación para turbinas y compresores.
- Universidad de Mondragón: investigación de tecnologías de fabricación entre las que destacan los procesos de mecanizado y las tecnologías de conformado y materiales de última generación.
- Universidad del País Vasco (UPV-EHU): colaboración el desarrollo de tecnologías de fabricación en el campo aeronáutico.
- Universidad de Sheffield, Reino Unido: centro de investigación en fabricación avanzada.

De la misma forma, ITP Aero es socio del Clúster de Aeronáutica y Espacio del País Vasco (HEGAN), asociación que agrupa al sector aeronáutico y espacial vasco facilitando su competitividad mediante la cooperación e innovación entre las empresas y otros agentes. Además, ITP Aero es socio y miembro de Junta Directiva de Innobasque, la Agencia Vasca de la Innovación, con la que desarrolla colaboraciones en temas de innovación, internacionalización e I+D. La compañía forma parte de TEDAE (Asociación Española de Tecnologías de Defensa, Seguridad, Aeronáutica y Espacio), una entidad sin ánimo de lucro que trabaja para dar visibilidad a los sectores industriales que integra y para apoyar el crecimiento económico de España respondiendo a las necesidades de todos los clientes que hacen uso de las tecnologías desarrolladas por sus empresas.

3.4 Proveedores

La cadena de suministro es parte fundamental del desarrollo de la compañía. Con un crecimiento anual combinado del 8,5% en los últimos años, ITP Aero ha puesto en práctica una relación todavía más estrecha con sus proveedores:

- **Desarrollando programas de colaboración en I+D+i.**
- **Proporcionando mayor visibilidad respecto a la planificación y oportunidades.**
- **Llegando a acuerdos a largo plazo.**
- **Promoviendo y facilitando el desarrollo de nuevas capacidades en sus proveedores.**

ITP Aero presta una especial atención a su cadena de suministro local, colaborando con sus proveedores y las instituciones en sus planes industriales, lo que ha movilizado, solamente en mecanizado más de 20 millones de euros de inversión en los dos últimos años en Bizkaia. ITP Aero cuenta igualmente con planes de desarrollo en otros procesos, como chapa y conformado, herramientas, procesos de auxiliares de fundición, etc.

ITP Aero dispone de un procedimiento para la selección e integración de proveedores que describe el proceso para la evaluación, selección y aprobación inicial de suministradores y su desarrollo. Este Procedimiento tiene como objetivo disponer de los mejores proveedores garantizando la transparencia y la igualdad de condiciones para los diferentes ofertantes. La calificación de proveedor es el requisito necesario para participar en los procesos de compras y se obtiene como resultado del proceso de homologación.

ITP Aero cuenta con un código de conducta para proveedores que se puede consultar en la página web de la compañía y que los proveedores deben asumir y aplicar. Este Código que aborda, entre otras, cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales, forma parte de los términos y condiciones especificados por la compañía en todos los contratos y documentos de compra que asumen los proveedores.

De la misma forma, ITP Aero dispone de un sistema de supervisión y hace auditorías periódicas a sus proveedores, habiéndose realizado en 2019 un total de 103 auditorías, 46 de las cuales ya están cerradas.

ITP Aero presta una especial atención a su cadena de suministro local, colaborando con sus proveedores y las instituciones en sus planes industriales, lo que ha movilizado, solamente en mecanizado más de 20 millones de euros de inversión en los dos últimos años en Bizkaia.

3.5 Consumidores y clientes

ITP Aero cuenta con un procedimiento de análisis y evaluación de clientes y terceros que tiene por objeto detallar las actividades necesarias para regular el proceso de análisis y examen de clientes, proveedores, intermediarios y terceros-estratégicos. De esta forma, este Procedimiento constituye una guía de análisis y examen de idoneidad de clientes y terceros sujetos de las operaciones de negocio de la compañía.

3.5.1 Medidas para la seguridad y salud de los consumidores

ITP Aero considera la calidad de sus productos y servicios como la palanca imprescindible que impulsa la sostenibilidad de la organización y la creación de valor para todas las partes de interés: accionistas, clientes, profesionales y la sociedad. Los objetivos globales de Calidad se vinculan al Plan Estratégico, así como a los objetivos de la compañía de forma anual. ITP Aero asegura la aeronavegabilidad y seguridad de todos sus productos, en unos casos directamente y en otros a través de sus clientes, al estar adherido al Reglamento UE No 748-2012, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y producción. Las autoridades aeronáuticas realizan auditorías y controles sobre el cumplimiento de este reglamento, en unos casos directamente a ITP Aero y/o a través de los clientes.

En base a ello se ha definido un proceso interno de notificación de desviaciones que establece la metodología para la recogida, investigación y análisis de datos de averías, fallos de funcionamiento, defectos u otros sucesos que causen o puedan causar efectos adversos en el mantenimiento de la aeronavegabilidad del motor o componente.

Durante el año 2019 se ha definido el manual corporativo del sistema de gestión de la seguridad del producto de ITP Aero cuyo propósito es mostrar los procedimientos y procesos desarrollados y aplicados por la compañía para cumplir con las normas y prácticas recomendadas establecidas por el Anexo 19 de Gestión de Seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO). Este Anexo 19 es reconocido como el marco actual más alto en gestión de la seguridad, por lo que se utiliza como referencia en los productos, componentes, equipos y servicios en los que participa de ITP Aero.

Asimismo, ITP Aero dispone de una política de seguridad de producto que ensalza el compromiso de la compañía de asegurar la seguridad en todas sus actividades y productos. Esta Política se basa en cinco principios que rigen el planteamiento de seguridad de los productos:

- Compromiso y responsabilidad de los líderes: los líderes de la compañía velan porque las tareas relacionadas con la seguridad reciban la atención, el tiempo y los recursos apropiados, asegurándose de que todos los empleados entiendan su responsabilidad en la materia.
- Nivel de seguridad de productos: ITP Aero diseña sus productos para conseguir un alto nivel de seguridad acorde con su aplicación, asegurándose siempre de cumplir o mejorar los requisitos legales, regulatorios e industriales.
- Mantenimiento y mejora de la seguridad de los productos: existe un compromiso con la mejora continua de la seguridad de los productos y se participa activamente en el establecimiento de estándares industriales y buenas prácticas.
- Conformidad de los productos: la excelencia en la calidad es un pilar esencial de los productos y procesos, y, por ello, ITP Aero se asegura de que todos sus proveedores cumplan con sus especificaciones
- Conciencia de seguridad y responsabilidad: todos los que trabajan en ITP Aero comparten la responsabilidad de la seguridad de sus productos y son conscientes de la implicación de sus acciones. Para ello, se realizan campañas de concienciación y formación.

ITP Aero realiza auditorías internas periódicas de sus procesos planteando acciones correctivas en caso de detectar anomalías, realizando un seguimiento continuado de las mismas.

3.5.2 Sensibilización en seguridad de la información

ITP Aero considera la correcta gestión de la información confidencial de sus clientes como un elemento clave para el éxito de la compañía. En esta línea tiene una Política de Información Confidencial que responsabiliza a los empleados de usar adecuadamente la información, velar por su confidencialidad y divulgarla solo con autorización y en la medida que esta lo permita. Esta política es obligatoria y se aplica a todos los empleados de ITP Aero. En los casos en los que las disposiciones legales, normativas o reglas locales impongan un estándar más estricto, se deberá seguir ese último.

Asimismo, existe una política de protección de datos personales de obligado cumplimiento para todos los empleados de ITP Aero, que proporciona un estándar que se complementa con las normas y leyes de cada país, demostrando también que ITP Aero considera la correcta manipulación de los datos personales un principio empresarial fundamental y una parte esencial de su Código de Conducta.

ITP Aero considera la correcta gestión de la información confidencial de sus clientes como un elemento clave para el éxito de la compañía.

Álabe producido por ITP Aero.



3.5.3 Sistema de quejas y reclamaciones

Cada cliente de ITP Aero tiene a su disposición un focal point de calidad al que puede dirigir de manera personal cualquier queja o reclamación. Cuando esto sucede se realiza un análisis de las causas y se ponen en marcha las acciones pertinentes para solucionar el problema. Todas las reclamaciones se registran bajo la herramienta SAP de la compañía. Al finalizar este proceso de análisis se determina si la responsabilidad ha sido de ITP Aero o no, indicándolo en el sistema. De más de medio millón de piezas entregadas a cliente durante el año 2019, la Compañía ha gestionado 243 reclamaciones, de las cuales 81 han sido responsabilidad de ITP Aero. Todas ellas han sido satisfactoriamente resueltas.

ITP Aero realiza un seguimiento mensual de indicadores de calidad, registrando costes de no calidad, escapes a cliente y concesiones del producto al cliente. Además, en 2019 se ha puesto en marcha el indicador Disruption Index, aportando una visión más completa de los problemas ocasionados al cliente

3.6 Información fiscal

ITP Aero presta una especial atención al cumplimiento de sus obligaciones fiscales de acuerdo a la normativa aplicable de cada uno de los países en los que está presente. En la siguiente tabla se desglosan los beneficios, impuestos de sociedades pagados y subvenciones recibidas en cada uno de los países en los que ITP Aero tiene presencia:

ITP Aero realiza un seguimiento mensual de indicadores de calidad, registrando costes de no calidad, escapes a cliente y concesiones del producto al cliente. Además, en 2019 se ha puesto en marcha el indicador Disruption Index, aportando una visión más completa de los problemas ocasionados al cliente.

	Beneficios aportados al consolidado (miles €)	
	2018	2019
España	52.928	150.882
México	9.638	7.756
Reino Unido	5.011	4.784
USA	-734	-949
Malta	105	476
India	833	1.333
	67.782	164.283

	Impuestos sobre beneficios (miles €)	
	2018	2019
España	2.186	2.894
México	906	1.747
Reino Unido	571	737
USA	-	-
Malta	68	-187
India	182	209
	3.913	5.401

	Subvenciones (miles €)	
	2018	2019
España	5.963	2.886
México	-	-
Reino Unido	-	-
USA	-	-
Malta	-	-
India	-	-
	5.963	2.886

Personas



Las políticas, procedimientos y prácticas de empleo y reconocimiento de la compañía garantizan la aplicación de los principios de diversidad e inclusión con igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.



Personas



4.1 Empleo

Uno de los objetivos estratégicos de ITP Aero gira alrededor de las personas que lo componen, cuyo compromiso y liderazgo se fomenta como elemento central de la compañía.

La plantilla a 31 de diciembre de 2019 alcanzó los 4.006 empleados, lo que supone un incremento del 4% respecto al año anterior.

4.2 Contratación

En ITP Aero primamos la calidad en el empleo. Por ello, cabe destacar la proporción de contratos indefinidos respecto a los temporales y son mayoría las contrataciones a tiempo completo, con muy pocas contrataciones a tiempo parcial. Los contratos indefinidos han crecido un 4% respecto al 2018 y los contratos temporales han bajado un 2% respecto al cierre del mismo año.

La evolución respecto al ejercicio del 2018 en lo que se refiere a contratación a tiempo completo o tiempo parcial es positiva, con un ascenso del 4% en los contratos a tiempo completo y un descenso del 11% en los contratos a tiempo parcial.

4.3 Brecha salarial y remuneración media

La política retributiva aplicada por ITP Aero se establece de manera objetiva, careciendo de influencia alguna las cuestiones de género. La retribución se fija considerando principalmente la cualificación, la experiencia del profesional y la responsabilidad atendiendo al rol en la organización, así como el logro de objetivos.

ITP Aero vela por la igualdad y justicia retributiva de sus empleados y ha calculado la brecha salarial del año 2019 entre el salario medio de las mujeres respecto a los hombres en un 4.3% (supone un deterioro frente al 3,7% del año anterior). Esta brecha se explica por la presencia mayoritaria de hombres en la compañía, que además tienen mayor antigüedad y realizan trabajos que generan complementos a los que las mujeres acceden en menor medida. Además, el ligero incremento en la brecha salarial registrado durante 2019 tiene que ver con el mayor número de contratación de mujeres frente a hombres durante el año; en su mayoría mujeres de perfil más joven, con menos experiencia, y como resultado con salarios más ajustados. ITP Aero continúa trabajando para eliminar esta brecha.

La plantilla a 31 de diciembre de 2019 alcanzó los 4.006 empleados, lo que supone un incremento del 4% respecto al año anterior.

4.4 Organización del trabajo

ITP Aero atiende las necesidades de la conciliación laboral y personal de sus empleados, con herramientas de flexibilidad en el tiempo de trabajo que equilibran las necesidades de la empresa con la conciliación del empleado.

El esquema de organización del trabajo puede variar dependiendo del país en el que se encuentre el centro de trabajo y del convenio colectivo y legislación laboral aplicable. Sin embargo, como regla general, el número de horas anuales se determina en los convenios colectivos por negociación con los representantes de los trabajadores donde también se establecen los diferentes tipos de jornada de trabajo.

Existen varias modalidades de trabajo: horario partido, jornada continuada los viernes, y diferentes calendarios para el personal a turnos. Estos turnos se establecen respondiendo a razones productivas, organizativas y técnicas.

Dependiendo del país en el que se encuentre el centro de trabajo y del convenio colectivo aplicable existen diferentes medidas para mejorar la conciliación de la vida personal y la profesional, entre las que destacan:

- **Horarios de trabajo que favorecen la conciliación.**
- **Acuerdo de Regulación de Jornada aplicable a ciertos centros en España que permite flexibilidad de jornada, en un entorno de autorregulación y confianza.**
- **Flexibilidad horaria en la llegada al puesto de trabajo (de 1 a 2 horas dependiendo del centro de trabajo) para los trabajos de oficinas.**
- **Calendarios con vacaciones preferentemente organizadas en los periodos de Navidades, Semana Santa y verano, además de festivos y puentes.**

ITP Aero atiende las necesidades de la conciliación laboral y personal de sus empleados, con herramientas de flexibilidad en el tiempo de trabajo que equilibran las necesidades de la empresa con la conciliación del empleado.

4.5 Encuesta de clima

En 2018 se realizó una encuesta de clima – “Construyendo Juntos ITP Aero” – entre los profesionales de la compañía con una participación del 73%. Esta alta participación proporcionó una base fiable para desarrollar el diagnóstico del clima laboral y obtener conclusiones globales y por áreas, sobre las cuales se construyeron los planes de acción en las áreas de mejora detectadas. El Comité Ejecutivo hace un seguimiento regular del cumplimiento de estos planes de acción.

Tras la revisión de los resultados globales, se definieron cuatro líneas de trabajo prioritarias y globales: Aprendizaje, Comunicación, Rotación interna y Modelo de desempeño.

En Aprendizaje se han intensificado los programas y acciones encaminadas a compartir conocimiento técnico, como por ejemplo las Jornadas de Conocimiento Tecnológico especializado en las que han participado más de 200 personas con excelentes resultados.

Otra iniciativa como el Proyecto Senda para la estandarización de los itinerarios de aprendizaje de funciones de Ingeniería es también destacable. Así mismo, se ha dado un gran salto en la divulgación de contenidos corporativos vía e-learning. En Comunicación 2019 ha sido un año importante, externamente con el estreno de una nueva web corporativa y una mayor presencia en redes sociales e internamente con la puesta en marcha de diferentes iniciativas para llegar mejor a los empleados.

En relación a la rotación interna para el desarrollo de las personas, se decidió dar mayor transparencia a las vacantes de Head y Manager publicándolas en la intranet.

Por último, en relación al modelo de Desempeño, tras un análisis de los pros y contras y un estudio de buenas prácticas de mercado, se decidió ir a un nuevo modelo de Feedback Continuo, más sencillo, ágil y útil. En él se ha estado trabajando durante 2019 y que verá la luz en febrero de 2020, con alcance global para Heads, Managers y Técnicos de ITP Aero.

Tras la revisión de los resultados globales, se definieron cuatro líneas de trabajo prioritarias y globales: Aprendizaje, Comunicación, Rotación interna y Modelo de desempeño.

Participación en la encuesta de clima Construyendo Juntos ITP Aero.

73%

4.6 Atracción del talento

ITP Aero sigue apostando por el desarrollo de las personas. En 2018 se lanzó el nuevo Programa Global Y-Talent que continúa en el 2019, con el objetivo de promover el desarrollo de perfiles profesionales polivalentes. Se trata de una nueva modalidad dentro del Programa Y-Talent que iniciamos en 2015, dirigido a recién titulados de carreras universitarias superiores o máster que inician su andadura profesional.

Las siguientes promociones de Global Y-Talent del 2019 está formada por titulados en ingeniería industrial y aeronáutica que, tras una experiencia en ITP Aero de cerca de dos años, han sido seleccionados para participar en dos itinerarios de rotación durante los próximos 24 meses.

Todos ellos tendrán la oportunidad de conocer diferentes puestos, negocios, centros de trabajo e incluso tener movilidad internacional a Reino Unido y México, lo que sin duda les dará una excelente visión global que redundará en su desarrollo de carrera.

El programa incluye formación y coaching, con el objetivo de acelerar el desarrollo de sus competencias personales y profesionales, acumulando a la fecha más de 100 profesionales que han participado en la iniciativa Y-Talent.



4.7 Formación

El proceso para detectar las necesidades de formación de ITP Aero comienza con reuniones que, a comienzos de año, cada responsable de formación tiene con Dirección. El objetivo de estas sesiones es identificar prioridades de aprendizaje para el año, ligadas a los retos de negocio.

Además, los colectivos de Directivos, Managers y Técnicos tienen una conversación con su responsable donde, de manera individualizada, se detectan las necesidades de aprendizaje ligadas a la función y puesto. Estas necesidades pueden ser de conocimiento técnico o bien de desarrollo de competencias personales y quedan reflejadas en un Plan de Desarrollo que ambos acuerdan.

Las necesidades de primer nivel, sumadas a las de cada empleado, configuran el Diagnóstico de Necesidades de Formación (DNF) para el año. Este DNF se concreta en un Plan que se ajusta al presupuesto aprobado considerando tantos factores de coste directo como de tiempo de jornada por empleado.

El plan va tomando forma a lo largo del año con diferentes convocatorias que reflejan objetivo, contenidos, fechas y asistentes y que pueden ser tanto internos como externos, en modalidad presencial, online o mixtos.

Al finalizar cada acción formativa, el empleado completa una encuesta en la que valora aspectos como la materia, el formador, aspectos logísticos y organizativos y la aplicación a su puesto de trabajo. Esto nos permite hacer un seguimiento de la calidad de la formación en ITP Aero.

Asimismo, en el plan de desarrollo del año siguiente, el empleado y su responsable valoran globalmente la formación recibida, de manera que se realiza un seguimiento del impacto de la formación para el desarrollo de las personas.

Todo este proceso se soporta en una plataforma online a la que los empleados y sus responsables tienen acceso, donde pueden consultar su histórico de formación, la planificación prevista de cursos, las valoraciones realizadas, etc. Y de todo ello se hace un seguimiento a través del cuadro de mando de formación donde se valoran diferentes KPIs (Key Performance Indicators), de los que se hace seguimiento periódico en el equipo de formación.

Durante 2019 se ha implementado una nueva plataforma de E-learning para toda la compañía que ha redundado en mayor efectividad en la realización de los cursos; es decir la mayor eficacia de las herramientas digitales ha supuesto que los mismos cursos se realicen en un tiempo menor por empleado.

4.8 Reconocimientos a los profesionales

ITP Aero convoca anualmente los Premios de Reconocimiento que pueden recibir sus profesionales como reconocimiento público por destacar en las competencias corporativas derivadas de los valores de la empresa, como son el Liderazgo y Trabajo en Equipo, la Orientación al Cliente y a resultados, el Compromiso y la Ética y Responsabilidad Social.

Además, con el objetivo de incentivar la innovación, uno de los valores principales de ITP Aero, con carácter anual se convoca el Premio Global a la Innovación dirigido a todos los profesionales de la Compañía.

4.9 Accesibilidad universal de las personas con discapacidad

Los principales centros de trabajo en España (Zamudio, Alcobendas, Derio, Barakaldo y Sestao) tienen accesibilidad universal para los trabajadores con capacidades diferentes, y otros como Ajalvir con accesibilidad en las zonas principales. Si bien hay determinados centros que todavía no cumplen con los requisitos de accesibilidad en todas las instalaciones (ITP UK, Querétaro, ITA, India), aunque ello no supone limitación alguna para los actuales trabajadores.

ITP Aero está firmemente comprometida con la accesibilidad universal, y así está recogido en sus estándares constructivos que se aplican en toda nueva construcción o reforma. En 2019 este estándar se ha aplicado en la nueva planta de Derio y reforma en Zamudio del edificio A10 y de la entrada principal.

En 2019, 13 personas presentaban algún grado de discapacidad, todas ellas en España. Asimismo, todos los centros cumplen accesibilidad para las visitas al disponer de zonas dedicadas a las visitas accesibles a personas con capacidades diferentes.

4.10 Salud y seguridad

Como parte de la política de salud, seguridad y medioambiente de ITP Aero, la compañía promueve medidas para:

- Crear un entorno de trabajo seguro y saludable que respalde el bienestar de los empleados y que minimice el riesgo de lesiones, problemas de salud asociados al trabajo o incidentes medioambientales.
- Prevenir o minimizar del impacto negativo en la salud, la seguridad y el medioambiente de nuestras actividades, productos y servicios, y fomento del uso sostenible de los recursos.

En materia de seguridad y salud, se dispone de un equipo de prevención laboral que opera de modo corporativo y localmente en cada centro de trabajo y se dispone de Planes de Autoprotección en las plantas y centros de trabajo, que permiten dar respuesta adecuada a situaciones de emergencia para garantizar la seguridad no solo de los empleados sino de terceros que se encuentren en ese entorno y todo ello en cumplimiento de la normativa vigente de Prevención Laboral y de Protección Civil en cada ámbito territorial.

De manera específica los convenios colectivos contemplan la existencia de los comités de seguridad y salud que son los órganos competentes en materia de seguridad y salud laboral entendiendo del 100% de los asuntos relativos a estas materias. En materia de salud, ITP Aero dispone de un servicio médico en la mayoría de los centros de trabajo y la empresa facilita la revisión médica anual al 100% de los trabajadores. Las principales medidas para garantizar la salud y seguridad en el trabajo puestas en práctica por ITP Aero son:

- **Formación e información de Health & Safety. En 2018, todos los centros participaron en la campaña de concienciación “Life Saving Rules”**

- Evaluación de riesgos
- Estandarización de procesos
- Mejora del comportamiento
- Gestión del riesgo: Planes de mitigación/mejora
- Transversalidad (AC y lecciones aprendidas de accidentes e incidentes significativos)
- Control de condiciones de trabajo, inspecciones
- Vigilancia de la salud
- Liderazgo y autogestión: Safety Walks / Kamishibais
- Gestión del cambio
- Planes de autoprotección
- Gestión de emergencias
- Coordinación de contratos, gestión de accesos
- Seguimiento de contratos específico en materia H&S
- Gestión de productos químicos: valoración, identificación, muestreo, exposición...
- Recepción de equipos, control de máquinas
- Gestión del incidente (IMT)
- Seguimiento en el cierre de AC asociadas
- Mejora ergonómica de los puestos más desfavorables
- Gestión de EPIs



4.11 Relaciones sociales

ITP Aero aplica la legislación laboral vigente en cada país y lo establecido en los convenios de aplicación en cada centro en lo que se refiere a los procedimientos de información, consulta al personal y negociación con los representantes de los trabajadores. En estos procedimientos, el principal interlocutor de negociación, comunicación e información para asuntos típicamente laborales es el comité de empresa, los delegados de personal y delegados de prevención.

En España los convenios colectivos en general aplican a Técnicos, Managers y a algunos Directivos en aquellos otros aspectos no ligados al sistema retributivo ni de promoción y desarrollo profesional.

La compañía otorga gran importancia a la comunicación interna hacia los empleados. Para ello dispone de diversos canales de comunicación, incluyendo Intranet corporativa o local, correos electrónicos y la revista interna "Al Vuelo", que se distribuye a todos los empleados de la compañía de forma semestral. Existen, además, sesiones regulares con los Directivos, reuniones y despliegues con los mandos, reuniones trimestrales con el personal, desayunos de trabajo y paneles informativos en diferentes puntos de los centros de trabajo. Es importante destacar que al cierre de cada mes se comunica el nivel de consecución de los objetivos de la compañía.

4.12 Igualdad

Además de cumplir con la legislación vigente en cada país en el ámbito de licencias y permisos, incluidos los parentales y de aplicar las mejoras establecidas en los respectivos convenios, ITP Aero cuenta con una Política de Diversidad e Inclusión y Políticas Anti-discriminación y de Gestión Personas. Éstas aseguran que el reclutamiento, la selección y promoción de los empleados se haga en función del mérito, con independencia de su raza, color, religión, género, edad, orientación sexual, estado civil, discapacidad, o cualquier otra característica protegida por las leyes vigentes.

Las políticas, procedimientos y prácticas de empleo y reconocimiento de la compañía garantizan la aplicación de los principios de diversidad e inclusión con igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres. Al máximo nivel de la compañía, en el comité ejecutivo de la compañía hay un 27% de mujeres ejecutivas (sin variación respecto al año 2018).

ITP Aero dispone además de un Plan de igualdad existiendo en cada centro mecanismos para su revisión y mantenimiento. De esta manera se cumple con las diferentes obligaciones legales encaminadas a la igualdad efectiva entre mujeres y hombres.

Para velar por el cumplimiento de estos principios, el Plan de Igualdad contempla una serie de medidas y acciones, definidas entre la dirección de ITP Aero y la representación Legal de los Trabajadores.

De modo general, además existe un conjunto de políticas obligatorias que establecen mecanismos para dar cumplimiento a dichas obligaciones, entre otras, las siguientes:

- Política de personas
- Política de reclutamiento y selección
- Política de anti-discriminación
- Política de diversidad e inclusión

Todo ello dentro del marco general definido por el Código de Conducta.

El Procedimiento de Prevención del Acoso en el Trabajo desarrolla el proceso a seguir cuando se produce un posible caso de acoso de cualquier tipo, incluyendo el acoso sexual. Las Políticas de Personas y Anti-Discriminación aseguran que no se toleran situaciones de discriminación por razón de sexo, entre otras.

En materia de inclusión laboral de personas con discapacidad, ITP Aero no solo garantiza que sus procesos de selección no excluyen a estas personas cuando los requisitos del puesto en concreto lo permiten, sino que además contrata servicios y productos a empresas que emplean a personas con discapacidad.

ITP Aero considera que debe ser vigilado el respeto y tolerancia a factores diferenciales sensibles de las personas como la edad, la raza, el color, el origen étnico o nacionalidad, la existencia de algún tipo de discapacidad, el estado civil, el embarazo o maternidad, la religión o creencias, la identidad de género, la orientación sexual y el cambio de sexo.

El canal oficial para denunciar incumplimientos de los principios del Código de Conducta o cualquier otra directriz, procedimiento o principios corporativos es la Línea Ética, disponible tanto para los trabajadores y colaboradores, así como terceras personas (clientes, proveedores, instituciones...).

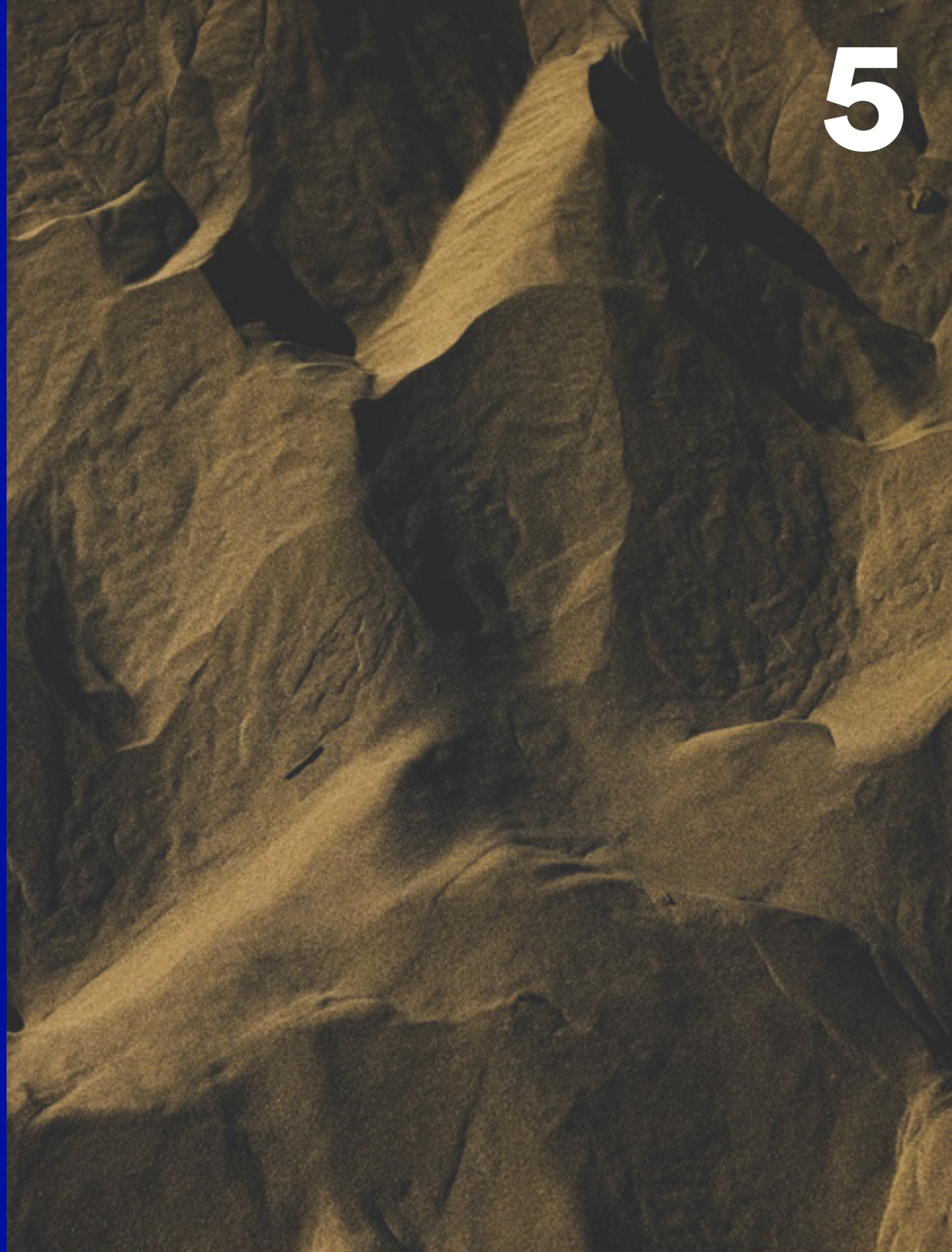
Para ayudar a los empleados a resolver cuestiones éticas de cualquier dilema interno de esta índole existe el grupo llamado Local Ethics Advisers (LEAs) que, en el desarrollo de sus funciones de despliegue del programa de Compliance, preserva la cercanía con el resto de los empleados que pudieran necesitar ayuda en este contexto.

Las políticas, procedimientos y prácticas de empleo y reconocimiento de la compañía garantizan la aplicación de los principios de diversidad e inclusión con igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.

Gestión de riesgos no financieros



La gestión de riesgos en ITP Aero se entiende como una actividad continúa de cada área de la compañía, en la que, todos los empleados son responsables de identificar, gestionar y comunicar riesgos.



Gestión de riesgos no financieros

ITP Aero entiende que un riesgo es un evento incierto con impacto negativo en el presupuesto o business plan de la compañía o de un programa o de un riesgo de cumplimiento o reputacional.

Los riesgos en ITP Aero se gestionan según la metodología definida en la política de riesgos y en el Risk Management Plan (RMP). En ambos documentos se detallan los principios básicos de la metodología de gestión de riesgos que se aplica en la organización, siendo el RMP un documento de detalle.

ITP Aero entiende que un riesgo es un evento incierto con impacto negativo en el presupuesto o business plan de la compañía o de un programa o de un riesgo de cumplimiento o reputacional. Para la gestión de los riesgos, ITP Aero tiene establecida una estructura que comienza en el propio Consejo de Administración de la matriz ITPSA. La estructura de gobierno que asegura que se cumple la política de riesgos de ITP Aero que está formada por:

- Consejo de Administración de ITPSA
- Comité de Riesgos de ITP Aero
- Comités de Riesgos de las Funciones, Programas y Áreas Operativas
- Comités de Funciones, Programas y Áreas Operativas

La gestión de riesgos en ITP Aero se entiende como una actividad continua de cada área de la compañía, en la que, todos los empleados son responsables de identificar, gestionar y comunicar riesgos.

La gestión de riesgos en ITP Aero se entiende como una actividad continua de cada área de la compañía, en la que, todos los empleados son responsables de identificar, gestionar y comunicar riesgos, aunque se han establecido algunas figuras con diferentes roles y responsabilidades en la gestión de riesgos:

- Consejo de Administración de ITPSA, junto con el resto de órganos de administración en cada una de las filiales: responsables últimos de la gestión de los riesgos en cada uno de los ámbitos
- Risk Leader: es el Consejero Director General de ITP Aero
- Risk Champion: CFO de ITP Aero
- Risk Coordinator: Head of Risks de ITP Aero
- Risk Responsible: es el Director Ejecutivo y el máximo responsable del riesgo en las diferentes funciones, programas y áreas
- Risk Owner: nombrado por el Risk Responsible y es el dueño del riesgo
- Risk Focal Point: desempeñado por diferentes personas en cada función, programa y área operativa y que se encargan de gestionar la función de riesgos en cada una de ellas

La función de riesgos es responsable de definir e implementar la metodología de gestión de riesgos, así como dar soporte para que la misma sea aplicada adecuadamente. Por otro lado, debe asegurar la implementación del Risk Management Plan, custodiar el registro de riesgos, agendar las reuniones de revisión de riesgos en cada área, reportar los riesgos al Comité de Riesgos y asegurar el despliegue de la formación.

El Consejo de Administración de ITPSA y los demás órganos de administración en cada sociedad realizan una revisión de los riesgos, periódicamente y al menos una vez al año y el Comité de Riesgos lo hace de manera trimestral. Dicho comité está formado por el Consejero Director General, los Directores Ejecutivos, el Director de la Asesoría Jurídica y el Head of Risks y, adicionalmente, se han implementado unos mecanismos periódicos de revisión de riesgos.

En cada área de ITP Aero, de manera transversal y dentro de cada una de las sociedades que componen la compañía se realizan, en cada ámbito respectivo, revisiones periódicas de riesgos en las que participan los diferentes Risks Focal Point – personas clave de cada programa, área y función – además de cualquier persona cuya presencia sea relevante. En estas revisiones se realiza una actualización del estado de los riesgos ya definidos y se definen nuevos riesgos, estableciendo los controles necesarios para su correcta gestión. Además, se establecen planes de acción para cada uno de ellos y se revisan las fechas y el estado de los planes de acción ya definidos. Adicionalmente, cada función, área o programa realiza reuniones internas para realizar su propia gestión.

En ITP Aero se ha establecido un proceso de gestión de riesgos compuesto por cinco etapas:

1

Identificación

La identificación de un riesgo se puede hacer de una forma sencilla, presentándose ante los ojos de los responsables al derivar directamente de la actividad de la compañía. El Risk Responsible debe asegurarse de que todos los riesgos de su área son identificados e incorporarse al registro de riesgos de ITP Aero.

2

Análisis

Una vez identificado un riesgo se debe entender su grado de criticidad, para lo cual se valora su probabilidad de ocurrencia y su impacto en una escala de 5 niveles que va desde muy baja a muy alta. También, se reflexiona sobre su efecto si no se hace nada para mitigarlo, analizando los posibles impactos negativos.

Toda esta valoración es llevada a cabo por el responsable del área en el que tiene mayor efecto ese riesgo y se consensua con los responsables que tengan conocimiento del riesgo. Además, los riesgos se categorizan para que puedan ser gestionados de una manera más sencilla.

3

Tratamiento y monitorización

Una vez identificado y valorado el riesgo, así como su responsable nombrado, se deciden las acciones a tomar. Hay tres posibles opciones, detallar un plan de mitigación, transferir los riesgos a un tercero como un banco o compañía de seguros; o aceptar el riesgo, entenderlo y provisionarlo.

4

Reporte y documentación

Los riesgos se reportan cuatro veces al año al Comité de Riesgos y al área de riesgos de Rolls-Royce, ERM (Enterprise Risk Management). Por otro lado, también se reporta al menos una vez al año al Consejo de ITP Aero.

5

Evaluación

Se hace una evaluación del proceso de gestión de riesgos, para asegurar que es eficiente y que cumple con los objetivos descritos en la Política de Riesgos, así como en el Risk Management Plan.



El impacto de los riesgos no financieros es evaluado según sea un impacto único, “one-off”, o si el impacto se produciría a medio plazo y a cada uno de ellos se le aplica un plan de mitigación cuyo objeto es reducir su criticidad.

Principales riesgos	Planes de mitigación
Riesgos reputacionales derivados de la relación comercial con instituciones públicas por incumplimientos contractuales.	Relación muy cercana con los clientes, conocimiento muy profundo de los contratos, formación exhaustiva de nuestros profesionales, esfuerzo en la correcta asignación de los recursos.
Riesgos relacionados con la pérdida de talento.	Identificación de las personas clave y planes de fidelización y retención de talento.
Riesgos en la seguridad de terceros por fallos en los productos diseñados y/o fabricados que se integran en motores/aviones. Este riesgo tiene impacto reputacional.	Política de seguridad de alto nivel, compromiso con autoridades aeronáuticas, comités de seguridad, alta cualificación de empleados, compromiso del comité ejecutivo con la seguridad, sistema de control de cambios implementado.
Riesgos de comunicación en situaciones de crisis.	Comité de crisis implementado, procedimiento de gestión de crisis, en marcha un plan de business continuity y crisis.
Riesgos laborales H&S derivados de las fábricas.	Gestión de detalle de los incidentes, auditorías en marcha, plan de adecuación de las fábricas.
Riesgos reputacionales y en H&S por instalaciones eléctricas.	Revisión de todas las instalaciones eléctricas de todas las sedes de ITP Aero, plan industrial en marcha.
Riesgos reputacionales derivados de nuestra relación comercial con instituciones públicas por Compliance.	Manual de prevención de delitos, due diligence para todos los advisers, procesos de screening, involucración activa de la alta dirección.
Riesgos con impacto medio ambiental por vertidos.	Revisión de todas las maquinarias de todas las plantas de ITP Aero, plan industrial en marcha. Se han implementado medidas puntuales como el desvío de los vertidos de la red de pluviales a la de fecales y durante este año se instalará un separador de aceites y grasas.
Riesgos relacionados con aprobaciones de las autoridades a nuevos centros productivos.	Involucración del área de Calidad en el proceso de implementación de los nuevos centros productivos.

Tabla de indicadores no financieros

6

Etica y cumplimiento

Aportaciones a entidades sin ánimo de lucro

2018	129.194 €
2019	131.687 €

Denuncias derechos humanos

	2018	2019
Acoso	5	5
Comportamiento no ético	3	4
Remuneraciones	1	0
Total	9	9

Medio ambiente

*En las siguientes tablas se muestran algunos de los resultados más relevantes logrados en 2019 vs 2018. Se ha de tener en cuenta el cese de una de las plantas en Torrelarragoiti (Bizkaia) y la nueva planta de Derio (Bizkaia).

Desglose de consumo de agua en función de su origen y zona de consumo

Fuente de extracción	Consumo de agua (m³)					
	2018			2019		
	España	México	Reino Unido	España	México	Reino Unido
Agua de red	104.417	-	2.555	118.609	-	2.832
Agua de pozo	10.247	28.247	-	11.126	31.540	-
Total	114.664	28.247	2.555	129.735	31.540	2.832

Comparativa de forjados y fundidos consumidos en 2018 y 2019

La tasa global de consumos totales apenas varía un 0,5 %. Los productos fabricados han variado sensiblemente, por lo que se detecta ligeras variaciones en algunos de los campos. No obstante, el consumo en toneladas de materiales es similar.

	Cantidad		Unidades
	2018	2019	
España			
Barras	8	10	tn
Chapas	3	29	tn
Forjados	988	544	tn
Fundidos	112	297	tn
Lingotes Castings	1.660	570	tn
Tubos	304.811	306.128	unidades
Materiales auxiliares	1.041	2.265	tn
México			
Tubos, carcasas y sellos	164	254	tn
Aceite dieléctrico	9	7	Litros
Materiales auxiliares	62	34	tn
Óxido de aluminio	10	10	tn
Reino unido			
Titanio	11	17	tn
Aleaciones de níquel	6	14	tn
Acero Inox	2	3	tn
Materiales Auxiliares	17	15	tn

*Materiales auxiliares: se incluyen materiales necesarios en los diferentes procesos de fabricación que no forman parte del producto final: aceites, gases comprimidos, productos químicos, etc. Se realiza el mismo control que el de materias primas.

en las diferentes plantas han variado en el 2019; no se ha fabricado el mismo número de cada tipo de pieza de forma homogénea en el tiempo y, por lo tanto, materiales que entran en una categoría en un año, pueden verse aumentados o reducidos en otra el siguiente ejercicio.

Se evidencian diferencias en algunos conceptos (aumento de materias auxiliares, reducción de lingotes...) debido a que los productos fabricados

Consumo de energía en función de la fuente y del país

El crecimiento sostenido de actividad – nuevas líneas, nueva maquinaria - evidencia un aumento en absoluto del consumo de energía, así como la nueva planta de Derio (que ha obtenido el certificado de eficiencia energética A, la máxima categoría disponible)

El consumo de gas en México se ha reducido debido a la sustitución de la caldera de gas por energía eléctrica.

Fuente de energía	Consumos de energía (kwh)					
	2018			2019		
	España	México	Reino Unido	España	México	Reino Unido
Gas natural	24.529.393	462.674	11.003	23.854.470	336	10.274
Electricidad	51.304.599	9.692.361	2.210.788	53.029.945	10.024.443	2.245.566

Comparativa cuantitativa de residuos generados en 2018 y 2019

Se evidencia mejora por una ligera disminución en la generación de residuos, a pesar del aumento de producción durante 2019.

	2018		2019	
	Residuos no peligrosos	Residuos peligrosos	Residuos no peligrosos	Residuos peligrosos
España	4.185	1.739	4.252	1.607
México	355	189	265	233
Reino Unido	20	87	15	93
Total	4.561	2.014	4.532	1.933

Consumo de refrigerantes en las instalaciones de ITP Aero en España y México

Se ha reducido la carga de gases con mayor aporte en toneladas de CO2 (R410A y RS44).

	Kg recargados			
	España		México	
	2018	2019	2018	2019
R410A	91	88	Sin dato	3
R407C	110	171	Sin dato	16
RS-70	-	27	Sin dato	-
R134A	12	-	Sin dato	7
RS44 (R-424A)	16	-	Sin dato	-

Emisiones de gases de efecto invernadero en los países en los que ITP Aero está presente

Destaca el esfuerzo por el uso de energía renovable que reduce considerablemente las toneladas de CO2 emitidas (Alcance 2).

	Emisiones de gases de efecto invernadero (CO2)			
	2018		2019	
	Alcance 1	Alcance 2	Alcance 1	Alcance 2
España	4.955	7.669	5.351	86,56
México	267	4.446	108.49	5.282,88
Reino Unido	2	777	2	789
Total	5.224	12.892	4.826	6.158,44

Proveedores

*Auditorías realizadas a proveedores.

	2018	2019
Auditorías realizadas	87	103
Auditorías cerradas	67	46

Clientes

*Clientes: sistema de quejas y reclamaciones.

	2018	2019
Reclamaciones	280	243
Responsabilidad de ITP Aero	84	81

Personas

Empleados por Género	2018	2019	Delta
Mujer	696	729	5%
Hombre	3.171	3.277	3%
Total	3.867	4.006	4%

Empleados por Edad	2018	2019	Delta
<30	557	507	-9%
>=30 <=50	2.613	2.741	5%
>50	697	758	9%
Total	3.867	4.006	4%

Empleados por Categoría	2018	2019	Delta
Directivo	112	123	10%
Manager	441	441	0%
Técnicos	1.273	1.297	2%
Personal Tablas Convenio	2.041	2.145	5%
Total	3.867	4.006	4%

Empleados por País	2018	2019	Delta
España	2.897	3.022	4%
México	703	741	5%
Reino Unido	182	179	2%
Malta	38	40	5%
India	24	24	0%
Estados Unidos	23	-	-
Total	3.867	4.006	4%

* Incremento de la contratación indefinida y la reducción de la temporal respecto al ejercicio 2018.

Tipología de Contrato a 31.12.2019	2018	2019	Delta
Indefinido Tiempo Completo	3.373	3.518	4%
Indefinido Tiempo Parcial	6	8	33%
Temporales Tiempo Completo	428	429	0,2%
Temporales Tiempo Parcial	60	51	-15%

* Modelos de contratación aplicados a 31 de diciembre de 2019.

2018	Indefinido Tiempo Completo	Indefinido Tiempo Parcial	Temporales Tiempo Completo	Temporales Tiempo Parcial
Mujer	644	1	49	2
Hombre	2.729	5	379	58

2019	Indefinido Tiempo Completo	Indefinido Tiempo Parcial	Temporales Tiempo Completo	Temporales Tiempo Parcial
Mujer	669	3	55	2
Hombre	2.849	5	374	49

2018	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	M	H	M	H	M	H	M	H
	Directivo	15	96	-	-	-	-	-
Manager	99	331	-	1	-	1	-	9
Técnicos	295	823	1	1	31	110	1	11
Personal Tablas Convenios	235	1.479	-	3	18	268	1	37

2019	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	M	H	M	H	M	H	M	H
	Directivo	16	106	-	-	1	-	-
Manager	101	332	-	1	-	1	-	6
Técnicos	302	833	2	1	26	117	1	15
Personal Tablas Convenios	250	1.578	1	3	28	256	1	28

2018	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	M	H	M	H	M	H	M	H
	<30	55	291	-	-	37	171	1
>=30 <=50	511	1.883	-	4	12	203	-	-
>50	78	555	1	1	-	5	1	56

2019	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	M	H	M	H	M	H	M	H
	<30	49	242	-	-	32	183	1
>=30 <=50	528	2.001	1	4	22	185	-	-
>50	92	606	2	1	1	6	1	49

*Promedio anual de los diferentes modelos de contratación aplicados al cierre del año 2019, al cierre de junio 2019 y al cierre del año 2018 distribuido por categoría, edad y sexo.

2018	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	Mujer	629		1		55		3
Hombre	2.624		4		404		59	

2019	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	Mujer	659		2		50		2
Hombre	2.799		5		371		53	

2018	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	M	H	M	H	M	H	M	H
	Directivo	16	96	-	-	-	-	-
Manager	100	338	-	1	1	1	-	7
Técnicos	281	800	1	1	28	92	2	13
Personal Tablas Convenios	232	1.390	-	2	26	311	1	38

2019	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	M	H	M	H	M	H	M	H
	Directivo	16	103	-	-	1	-	-
Manager	100	332	-	1	-	1	-	7
Técnicos	302	834	1	1	28	111	1	12
Personal Tablas Convenios	241	1.530	1	3	21	259	1	33

2018	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	M	H	M	H	M	H	M	H
	<30	45	246	-	-	35	164	1
>=30 <=50	505	1.814	-	3	20	232	-	-
>50	79	564	1	1	-	8	2	58

2019	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	M	H	M	H	M	H	M	H
	<30	55	277	-	-	34	175	1
>=30 <=50	523	1.964	1	4	15	190	-	-
>50	81	558	1	1	1	6	1	51

*Despidos

Despidos por Género	2018	2019	Delta
Mujer	13	4	-69%
Hombre	37	23	-38%
Total	50	27	-46%

Despidos por Categoría	2018	2019	Delta
Directivos	1	-	
Manager	3	4	33%
Técnico	1	6	500%
Personal Tablas Convenio	45	17	-62%
Total	50	27	-46%

Despidos por Edad	2018	2019	Delta
<30	6	3	-50%
>=30 <=50	37	21	-43%
>50	7	3	-57%
Total	50	27	-46%

* Remuneración media a 31 de diciembre de 2019 en base a diferentes criterios de edad, categoría profesional y género, comparada con los datos del ejercicio 2018.

La remuneración media se calcula en base a la retribución anual (incluyendo antigüedad; complementos y variables anualizados, calculados sin considerar reducciones de jornada; consideran-

do todos los países en los que opera ITP Aero con colectivos en ambos géneros con el objetivo de conseguir grupos homogéneos de comparación). Por tanto, se ha excluido del análisis India en su totalidad y en el caso de Reino Unido, México y Malta se han excluido aquellos colectivos que no tienen representación de ambos géneros. No se considera Estados Unidos al haber cesado su actividad antes del 31 de diciembre 2019.

Salario medio por género (miles de €)	2018	2019	Delta
Mujer	39,4	38,8	-1,3%
Hombre	40,9	40,6	-0,7%
Brecha	-3,7%	-4,3%	17,0%

Salario medio por género (miles de €)	2018	2019	Delta
<30	26,2	25,7	-2%
>=30 <=50	39,6	38,8	-2%
>50	56,1	55,8	0%

Salario medio por categoría (miles de €)	2018	2019	Delta
Directivos	114,0	112,2	-2%
Manager	56,7	57,4	1%
Técnicos	41,6	42,6	2%
Personal Tablas Convenio	32,6	31,5	-3%

Directivos (miles de €)	2018	2019	Delta
Mujer	109,7	107,7	-2%
Hombre	114,7	112,9	-2%

Consejeros (miles de €)	2018	2019	Delta
Mujer	-	-	-
Hombre	80,0	73,3	-8,4%

* Absentismo

Absentismo	2018	2019	Delta
Horas	244.858	324.754	33%
% sobre H. Teóricas	4%	5%	21%

* Reducción de jornada:

Reducciones	2018	2019	Delta
Mujer	116	128	10%
Hombre	42	81	93%
Total general	158	209	32%

* Horas de formación 2019 por categoría profesional (media anual por empleado 26 horas/año).

	2018	2019	Delta
Directivos	2.134	1.672	-22%
Manager	16.922	9.846	-42%
Técnico	36.963	22.668	-39%
Personal Tablas Convenio	61.487	67.587	10%
Total	117.506	103.700*	-12%

* incluye 1972 horas de personas que causaron baja a 31 diciembre 2019.

* Las tasas de accidentabilidad del ejercicio 2019 se muestran a continuación:

	2018			2019			
	M	H	Total	M	H	Total	Delta
Accidentes con baja	4	36	40	10	39	49	23 %
Accidentes sin baja	8	131	139	9	114	123	-12 %
Frecuencia	0,34	3,57	3,91	1,5	5,9	7,41	90 %
Índice de gravedad	0,08	0,79	0,87	0,19	1,73	1,92	121 %
Índice de incidencia	0,11	1,01	1,12	0,26%	1,04 %	1,30 %	-99 %
Enfermedades profesionales	0	8	8	1	18	19	138 %

* Porcentaje de personal cubierto por convenio en cada país respecto al total de empleados al cierre del 2019.

País	Excluidos	Incluidos
España	34%	42%
India	1%	0%
Malta	1%	0%
México	8%	11%
Reino Unido	4%	1%
Estados Unidos	1%	0%
Total *	47%	53%

Tabla de indicadores GRI

7

Índice de contenidos requeridos por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, 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, en materia de información no financiera y diversidad.

Ámbitos generales

Ámbitos	Marco de reporting	Sección	Comentarios/ Razón de la omisión
Modelo de negocio	<p>Descripción del modelo de negocio del Grupo, que incluirá:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Entorno empresarial – Organización y estructura – Mercados en los que opera – Objetivos y estrategias – Principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución 	<p>GRI 102-1: Nombre de la Compañía</p> <p>GRI 102-2: Actividades, marcas, productos y servicios</p> <p>GRI 102-3: Ubicación de la sede</p> <p>GRI 102-4: Ubicación de las operaciones</p> <p>GRI 102-6: Mercados servidos</p> <p>GRI 102-7: Tamaño de la organización</p>	1, 2, 3
Políticas y Resultados de esas Políticas	Una descripción de las políticas que aplica el grupo así como los resultados de esas políticas, debiendo incluir indicadores clave de resultados no financieros pertinentes	GRI 103: Enfoque de Gestión de cada ámbito	1, 2, 3
Riesgos a CP, MP y LP	Los principales riesgos relacionados con esas cuestiones vinculados a las actividades del grupo, entre ellas, cuando sea pertinente y proporcionado, sus relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos en esos ámbitos	GRI 103: Enfoque de Gestión de cada ámbito	3, 4, 5

Cuestiones medioambientales

Ámbitos	Marco de reporting	Sección	Comentarios/ Razón de la omisión
Global Medio Ambiente	<p>Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa</p> <p>Procedimientos de evaluación o certificación ambiental</p> <p>Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales</p> <p>Aplicación del principio de precaución</p> <p>Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales</p>	<p>GRI 103: Enfoque de Gestión de medioambiente</p> <p>GRI 102-11: Principio o enfoque de precaución</p>	<p>3.2.1</p> <p>3.2.3</p> <p>3.2.3</p> <p>3.2.3</p> <p>3.2.3</p>
Contaminación	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono que afectan gravemente el medio ambiente; teniendo en cuenta cualquier forma de contaminación atmosférica específica de una actividad, incluido el ruido y la contaminación lumínica	GRI 103: Enfoque de Gestión emisiones / biodiversidad	3.2.5

Economía circular y prevención y gestión de residuos	Economía circular	GRI 103: Enfoque de Gestión de efluentes y residuos / economía circular	3.2.4	
	Residuos: medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	GRI 103: Enfoque de Gestión de efluentes y residuos / economía circular GRI 306-2: Residuos por tipo y método de eliminación	3.2.4, 6	
	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	GRI 103: Enfoque de Gestión de efluentes y residuos / economía circular	–	Por su sector de actividad el desperdicio de alimentos no es relevante para ITP Aero
Uso sostenible de los recursos	Consumo de agua y el suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	GRI 303-1: Extracción de agua por fuente	3.2.3, 6	
	Consumo de materias primas y las medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso	GRI 103: Enfoque de Gestión materiales GRI 301-1: Materiales utilizados por peso o volumen	3.2.3, 6	
	Consumo , directo e indirecto, de energía medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética y el uso de energías renovables	GRI 103: Enfoque de Gestión de energía GRI 302-1 Consumo energético dentro de la organización	3.2.3, 6	

Cambio climático	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas como resultado de las actividades de la empresa, incluido el uso de los bienes y servicios que produce	GRI 103: Enfoque de Gestión de emisiones GRI 305-1: Emisiones directas de GEI (alcance 1) GRI 305-2: Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	3.2.5, 6	
	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	GRI 103: Enfoque de Gestión de Emisiones	3.2.5	
	Metas de reducción establecidas voluntariamente	GRI 103: Enfoque de Gestión de Emisiones	3.2.5	
Protección de la biodiversidad	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	GRI 103: Enfoque de Gestión de biodiversidad GRI 304-2: Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad	3.2.4	
	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas			

Cuestiones sociales y relativas al personal

Ámbitos	Marco de reporting	Sección	Comentarios/ Razón de la omisión
Empleo	Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y categoría profesional	GRI 103: Enfoque de Gestión de empleo GRI 102-8: Información sobre empleados y otros trabajadores	4.1, 6
	Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo	GRI 405-1: Diversidad en órganos de gobierno y empleados	4.2, 6
	Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y categoría profesional	GRI 102-8: Información sobre empleados y otros trabajadores GRI 405-1: Diversidad en órganos de gobierno y empleados	4.2, 6
	Número de despidos por sexo, edad y categoría profesional	GRI 401-1: Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	4.2, 6
	Remuneración media por sexo, edad y categoría profesional	GRI 405-2: Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	4.3, 6 Datos de remuneración calculados a 31/12/2019
	Brecha salarial, la remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad	GRI 103: Enfoque de Gestión empleo GRI 405-2: Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	4.3, 6 Fórmula utilizada: 1 – (salario mujeres/ salario hombres)
	La remuneración media de los consejeros y directivos desagregada por sexo	GRI 103: Enfoque de Gestión empleo	4.3, 6

Implantación de **políticas** de desconexión laboral

GRI 103: Enfoque de Gestión empleo 4.4

Empleados con discapacidad

GRI 405-1: Diversidad en órganos de gobierno y empleados 4.9

Organización del trabajo

Organización del tiempo de trabajo

GRI 103: Enfoque de Gestión empleo 4.4

Número de horas de absentismo

GRI 403-2: Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional 4.4, 4.10, 6

Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores

GRI 103: Enfoque de Gestión empleo 4.4

Salud y seguridad

Condiciones de salud y seguridad en el trabajo

GRI 103: Enfoque de Gestión empleo 4.10

Número de accidentes de trabajo y enfermedades laborales por sexo, tasa de frecuencia y gravedad por sexo

GRI 403-2: Tipos de accidentes y tasas de frecuencia de accidentes, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de muertes por accidente laboral o enfermedad profesional 4.10, 6

Relaciones sociales	Organización del tiempo de trabajo	GRI 103: Enfoque de Gestión empleo	4.11
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	GRI 102-41: Acuerdos de negociación colectiva	4.11, 6
	Balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo	GRI 403-4: Temas de Salud y Seguridad tratados en acuerdos formales con sindicatos	4.11
Formación	Políticas implementadas en el campo de la formación	GRI 103: Enfoque de Gestión formación y enseñanza	4.7
	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales	GRI 404-1: Media de horas de formación al año por empleado	4.7, 6
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad		GRI 103: Enfoque de Gestión de diversidad e igualdad de oportunidades y no discriminación	4.9
Igualdad	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	GRI 103: Enfoque de Gestión de diversidad e igualdad de oportunidades y no discriminación	4.12
	Planes de igualdad medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo		4.12
	Integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad		4.9
	Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad		4.12

Información sobre el respeto de los derechos humanos

Ámbitos	Marco de reporting	Sección	Comentarios/ Razón de la omisión
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos Prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	GRI 103: Enfoque de Gestión evaluación de derechos humanos+ libertad de asociación y negociación colectiva+ trabajo infantil+ trabajo forzoso u obligatorio GRI 102-16: Valores, principios, estándares y normas de conducta GRI 102-17: Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas GRI 412-2: Formación de empleados en políticas o procedimientos sobre derechos humanos	3.1	
Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	GRI 406-1: Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	3.1, 6	
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la OIT relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva, la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación, la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio y la abolición efectiva del trabajo infantil	GRI 103: Enfoque de Gestión no discriminación GRI 406-1: Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas GRI 407-1: Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo GRI 408-1: Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil GRI 409-1: Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo forzoso u obligatorio	3.1	

Información sobre la sociedad

Ámbitos		Marco de reporting	Sección	Comentarios Razón de la omisión
Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible	Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local	GRI 103: Enfoque de Gestión comunidades locales + impactos económicos indirectos GRI 203-2: Impactos económicos indirectos significativos	3.3	
	Impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	GRI 102-43: Enfoque para la participación de los grupos de interés GRI 413-1: Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	3.3	
	Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos	GRI 102-12: Iniciativas externas GRI 102-13: Afiliación a asociaciones	3.3	
	Las acciones de asociación o patrocinio.		3.3	
Subcontratación y proveedores	Inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	GRI 103: Enfoque de Gestión prácticas de adquisición GRI 102-9: Cadena de suministro	3.4	
	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	GRI 308-1: Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales	3.4	
	Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas	GRI 414-1: Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales	3.4	

Consumidores	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	GRI 103: Enfoque de Gestión Seguridad y Salud en clientes + Marketing y etiquetado + Privacidad del cliente	3.5	
	Sistemas de reclamación		3.5	
	Quejas recibidas y resolución de las mismas		3.5	
Información fiscal	Beneficios obtenidos país por país	GRI 103: Enfoque de Gestión desempeño económico	3.6	
	Impuestos sobre beneficios pagados	GRI 103: Enfoque de Gestión desempeño económico	3.6	
	Subvenciones públicas recibidas	GRI 201-4: Asistencia financiera recibida del gobierno	3.6	

Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno

Ámbitos	Marco de reporting	Sección	Comentarios/ Razón de la omisión
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	GRI 103: Enfoque de Gestión anticorrupción GRI 102-16: Valores, principios, estándares y normas de conducta GRI 102-17: Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas GRI 205-2: Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	3.1	
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	GRI 205-2: Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	3.1	
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	GRI 413-1: Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	3.1	

© I.T.P., S.A.U. – 2020

El contenido del presente documento es propiedad de I.T.P., S.A.U. y sus empresas subsidiarias y no puede ser reproducido ni copiado sin la expresa autorización escrita.

