

**Memoria  
de Sostenibilidad  
2020**



# Memoria de Sostenibilidad 2020



Incluye la información prescrita por la Ley 11/2018 de 28 de diciembre relativa a información no financiera y sobre diversidad denominado “ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA” que debe acompañar a las Cuentas Anuales e Informe de Gestión Consolidado de la sociedad Industria de Turbo Propulsores SA (Unipersonal) y sociedades dependientes de ésta.





## Carta de Carlos Alzola, Consejero Director General de ITP Aero



Estimado lector,

Gracias por dedicar unos minutos a la Memoria de Sostenibilidad 2020 de ITP Aero, un año marcado por la pandemia generada a raíz del Covid-19 que ha cambiado el mundo.

Confeccionamos por tercera vez este documento adecuando su contenido a los requerimientos de la 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.

Más allá de la crisis sanitaria, la epidemia ha originado la mayor crisis a la que se ha enfrentado nunca la aviación comercial, registrando una caída del tráfico aéreo sin precedentes que ha afectado a toda la cadena de valor, de la que ITP Aero es un jugador relevante.

La pandemia del Covid-19 ha supuesto el mayor reto al que se ha enfrentado ITP Aero en sus 31 años de historia; desde el punto de vista humano, ha sido muy difícil para todos los que formamos la compañía adaptarnos a un escenario duro e inesperado, al tiempo que continuábamos con la actividad de forma segura en los centros de trabajo, combinado con teletrabajo cuando ha sido posible.

La drástica reducción del tráfico aéreo y, en consecuencia, el importante descenso en la demanda en nuestros programas, ha tenido un impacto directo en nuestras operaciones. Para mitigar el impacto de la crisis, hemos puesto en marcha el plan CORE 21, que tiene como objetivos adaptarnos a un mercado más reducido, asegurar la competitividad de la compañía en el futuro y ayudarnos a una recuperación más rápida.

Si bien ITP Aero ha sufrido los efectos de la crisis en el sector aeronáutico, durante 2020 seguimos apostando por el desarrollo de tecnología, consiguiendo hitos relevantes. Nuestra contribución hacia una aviación más sostenible continúa y, como parte de ello seguimos avanzando en nuestra contribución al futuro motor UltraFan™ de Rolls-Royce, un motor que reducirá el consumo de combustible un 25% en comparación con la primera generación de motores Trent.

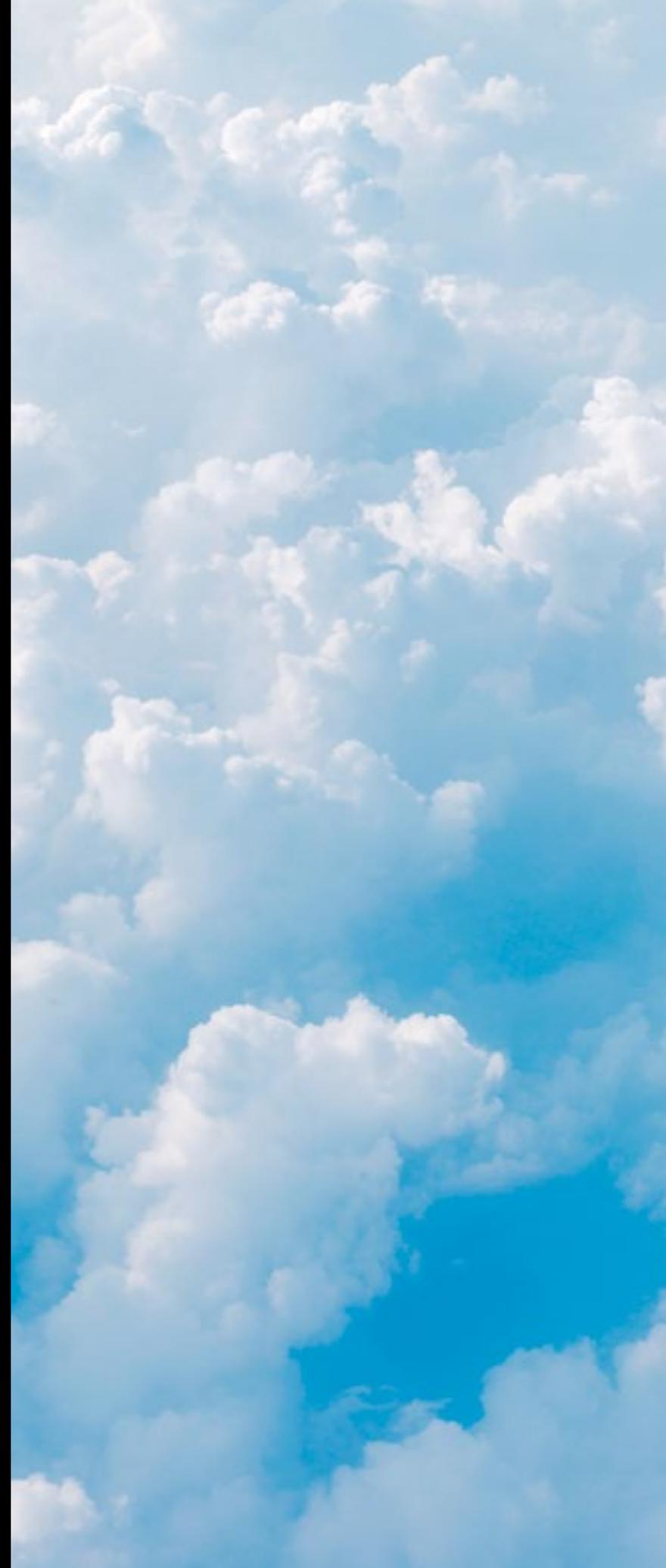
También me gustaría destacar que, en este año tan difícil, el negocio de Defensa se ha mantenido estable, encontrándose, además, a las puertas de un nuevo ciclo de lanzamiento de programas. Es relevante destacar que, durante este año, ITP Aero ha sido nombrada la empresa líder en España del pilar tecnológico de motor del programa Future Combat Air System (FCAS). Un programa que se supone un importante reto de desarrollo de tecnología y, además, será muy relevante para la compañía en los próximos 20 años.

No puedo dejar de mencionar el aumento de perímetro de la compañía. En diciembre Rolls-Royce anunció la propuesta de integrar su planta de Hucknall (Reino Unido) y carga de trabajo de estructuras de motor, en ITP Aero. Ambas propuestas de integración responden al plan de reorganización que Rolls-Royce está llevando a cabo en su negocio civil. Este anuncio aumenta nuestro portfolio de productos y refuerza nuestra posición en el mercado como Tier 1 global.

Sin más demora, os presento la Memoria de Sostenibilidad 2020 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 COVID-19 y sector aeronáutico

La pandemia de Covid-19 continúa infligiendo enormes costos humanos en todo el mundo. Para proteger vidas y permitir que los sistemas sanitarios puedan hacer frente a la situación, los gobiernos han recurrido a aislamientos, confinamientos y cierres generalizados con el fin de frenar la propagación del virus.

La pandemia, además, ha repercutido gravemente en la actividad económica. El FMI proyecta una brusca contracción de la economía mundial del 3% en 2020 – peor que la registrada durante la crisis financiera de 2008 –. El mismo organismo prevé un crecimiento del 5.8% en 2021, conforme la actividad económica se normalice.

En la zona euro, el crecimiento del PIB ha descendido un 7,5%, con previsiones de que incremente un 4,7% en 2021. Y, en lo que se refiere a España, la economía ha caído un 8% durante 2020, con previsiones de que crezca un 4,3% en 2021. En este escenario, el sector aeronáutico ha experimentado el peor año de su historia. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), en sus resultados de 2020 ha registrado un descenso en la demanda internacional de pasajeros en un 65,9% en comparación con 2019. Si bien, prevé una

mejora para 2021 del 50,4% en la demanda por el optimismo generado a raíz de la campaña de vacunación global, el pronóstico puede verse afectado si aumentan las restricciones de viaje en respuesta a las nuevas variantes del virus. Esta disminución dramática del tráfico aéreo se ha traducido en un impacto directo en la demanda de aviones comerciales. Airbus ha visto reducidas sus entregas en un 34% respecto a 2019 y ha recibido un total de 268 pedidos netos, lejos de los 769 del año 2019.

Boeing, por su parte, atraviesa una situación más complicada; en 2020 ha entregado un total de 157 aviones comerciales, un 60% menos que en 2019 – que ya había entregado la mitad que el año anterior –.

Por lo que respecta al sector de defensa, se prevé que continúe estable por la importancia de los programas para la defensa nacional y europea. En este contexto, las perspectivas de recuperación del sector se prevén muy lentas. Una vacuna eficaz contra la Covid-19 se puede traducir en un incremento a corto plazo en el tráfico de pasajeros, pero no se estima que recupere los niveles de demanda de 2019 hasta 2024 o 2025.

## 1.2 Descripción del modelo de negocio

**ITP Aero es una empresa tecnológica líder global en motores aeronáuticos.**

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 cuenta con 14 centros diferentes, repartidos en 5 países: España México, Reino Unido, Malta e India.

ITP Aero es la empresa de motores y componentes aeronáuticos de España y la novena compañía del sector en todo el mundo. Desde su fundación, la compañía ha crecido hasta convertirse en un referente internacional para sus socios y clientes, por su apuesta por la innovación y el desarrollo de tecnología propia. Si bien, durante el año 2020, este crecimiento se ha visto interrumpido por la crisis del sector aeronáutico producida por la pandemia del COVID-19.

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 430 millones de euros invertidos en I+D+i en los últimos seis años -, para diseñar y fabricar motores y componentes aeronáuticos, participando 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 doble de desarrollo de tecnología:

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

**+430 M€**

- **A corto plazo, ITP Aero ha trabajado en el desarrollo de nuevas arquitecturas de motor, que reduzcan el impacto ambiental del transporte aéreo. En este sentido, ITP Aero participa en el desarrollo de la turbina de presión intermedia y la estructura trasera del motor de nueva generación UltraFan™ de Rolls-Royce. A su vez, ponemos el foco en la excelencia de tecnologías de fabricación, incluyendo fabricación aditiva y digitalización**
- **A medio plazo, ITP Aero está desarrollando tecnologías que sienten las bases para la propulsión híbrida o a base de hidrógeno, con el objetivo de reducir al máximo el impacto de los sistemas de transporte.**

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” distinta del resto de sus unidades de negocio o productivas; lo que garantiza una autonomía organizacional y de gestión que le permite cumplir con todos los acuerdos con todos sus clientes.

La compañía 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 (ITP-SA) 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 ITP SA, 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.

## 1.3 Resultados 2020

Durante 2020, ITP Aero ha registrado unos ingresos de 735 millones de euros, lo que supone un descenso del 25% respecto a 2019.

A final de año, ITP Aero registró un resultado negativo, con pérdidas después de impuestos de -13 millones de euros, y un EBIT de 2 millones de euros como resultado de la contracción del negocio y a pesar de las acciones puestas en marcha para superar la crisis de Covid-19. Este EBIT incluye gastos extraordinarios como los relacionados con la reestructuración y el deterioro de activos relacionados con programas de aviación comercial. Sin contar estos gastos excepcionales, el beneficio recurrente después de impuestos fue de 25M€ (comparado con beneficios de 95M€, es decir, una reducción del 73%) y el EBIT recurrente fue de 40M€ (comparado con EBIT recurrente de 105M€ en 2019, una reducción del 61%).



## 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).

Los principales hitos que han tenido lugar en 2020 incluyen las entregas de las primeras piezas de la turbina de presión intermedia del motor UltraFan™ de Rolls-Royce. También cabe destacar el millón de vuelos acumulados del motor Trent XWB (6,9 millones de horas de vuelo) de Rolls-Royce, así como que la familia de motores del Trent 1000 ha alcanzado los 10 millones de horas de vuelo acumuladas.

En cuanto al segmento de pasillo único, a pesar de la puesta en “hibernación” de la última plataforma Mitsubishi Spacejet, cabe destacar que ya hay más de 940 aviones operando la familia de motores GTF de Pratt & Whitney

y que han acumulado más de 7,9 millones de horas de vuelo. En este programa ITP Aero participa en el diseño, desarrollo, producción y mantenimiento (aftermarket) de los motores del programa y suministra estructuras interturbinas, sistemas de conexiones exteriores (externals) y rotores del compresor (Integrated Bladed Rotors, IBRs).

En lo que a aviación de negocios se refiere, cabe destacar la entrega de los primeros motores de producción del motor PW812D para Dassault y el lanzamiento del avión Falcon 6X en el que ITP Aero es RRSP de Pratt & Whitney Canadá, así como el acuerdo con Pratt & Whitney Canadá para el mantenimiento de los módulos responsabilidad de ITP Aero de los motores PW814 (Gulfstream G500) y PW815 (Gulfstream G600).

En cuanto a Soporte en Servicio, en 2020, se ha firmado el Contrato con CHC-Heli One para el soporte a su flota de CT7-8A y CT7-2E1 durante 6 años, incluyendo ECTM (Engine Condition Trend Monitoring).

## Defensa

En defensa cabe destacar que, durante el 2020, ITP Aero ha sido designado como líder del pilar tecnológico de Motores en España del programa FCAS (Future Combat Air System), un proyecto clave para el desarrollo de las capacidades europeas de defensa y que significará una inversión en tecnología muy relevante tal y como se explica más adelante al tratarse de un hito de primer nivel para la compañía.

Además, ITP Aero continúa participando en los principales consorcios europeos de motores aeronáuticos de Defensa:

- **Consortio Eurojet, motor EJ200 para el Eurofighter.**

Durante 2020 ha continuado la producción de repuesto para las cuatro naciones lanzadoras del programa Eurofighter. Se han seguido entregando módulos para la producción de motores embarcados para el cliente Kuwait y se han iniciado las entregas de producción para Catar. Alemania firmó con NETMA el contrato para la sustitución de sus aviones Tranche 1, que supone un pedido por 56 motores EJ200.

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

Durante 2020 se han entregado 30 motores TP400 a la FAL (Final Assembly Line) de Airbus en Sevilla y siete motores adicionales de repuesto a las naciones participantes. Como hito relevante reflejar la consecución del IPA (Inspección de primer Artículo) del vano del TEC del TP400 en tecnología de aditivo.

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

Durante 2020 continuaron las entregas de repuesto y se despacharon los primeros entregables del Contrato Life Management Plan (LMP), en concreto tuvo lugar la primera TLR (Technical Life Review) con el cliente.

En España, ITP Aero es socio de referencia y líder en el soporte a los motores aeronáuticos de las Fuerzas Armadas. En 2020, el Ministerio de Defensa adjudicó a ITP Aero el Acuerdo Marco para el mantenimiento de los motores en servicio de los aviones y helicópteros del Ejército del Aire, el Ejército de Tierra y la Armada españoles. El contrato tiene una duración de dos años, con opción de prorrogarse dos años más, y da continuidad a la colaboración de ITP Aero con el Ministerio de Defensa en la prestación de servicios de mantenimiento de motores y contribuye a la operatividad de las flotas de las Fuerzas Armadas españolas.

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

Avión de combate Eurofighter.



## 1.5 Objetivos y estrategia de la compañía

Durante este año, ha finalizado el Plan Estratégico ITP 2020, la hoja de ruta para el periodo 2016-2020 basado en 6 pilares:

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <p><b>01</b></p> <p>Fomento del compromiso y el liderazgo de las personas, que están en el centro del negocio de ITP Aero.</p>   | <p><b>02</b></p> <p>Establecimiento de relaciones de confianza a largo plazo con los clientes y proveedores estratégicos, a los que se considera socios.</p> | <p><b>03</b></p> <p>La competitividad es un factor clave en una industria global con grandes retos.</p> |
| <p><b>04</b></p> <p>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.</p> | <p><b>05</b></p> <p>Generación de un crecimiento rentable que permita inversiones en programas a futuro.</p>   | <p><b>06</b></p> <p>Búsqueda de la simplificación y de la eficiencia en la manera de trabajar.</p>      |

**Personas**<sup>01</sup>

**Alianzas**<sup>02</sup>

**Competitividad**<sup>03</sup>

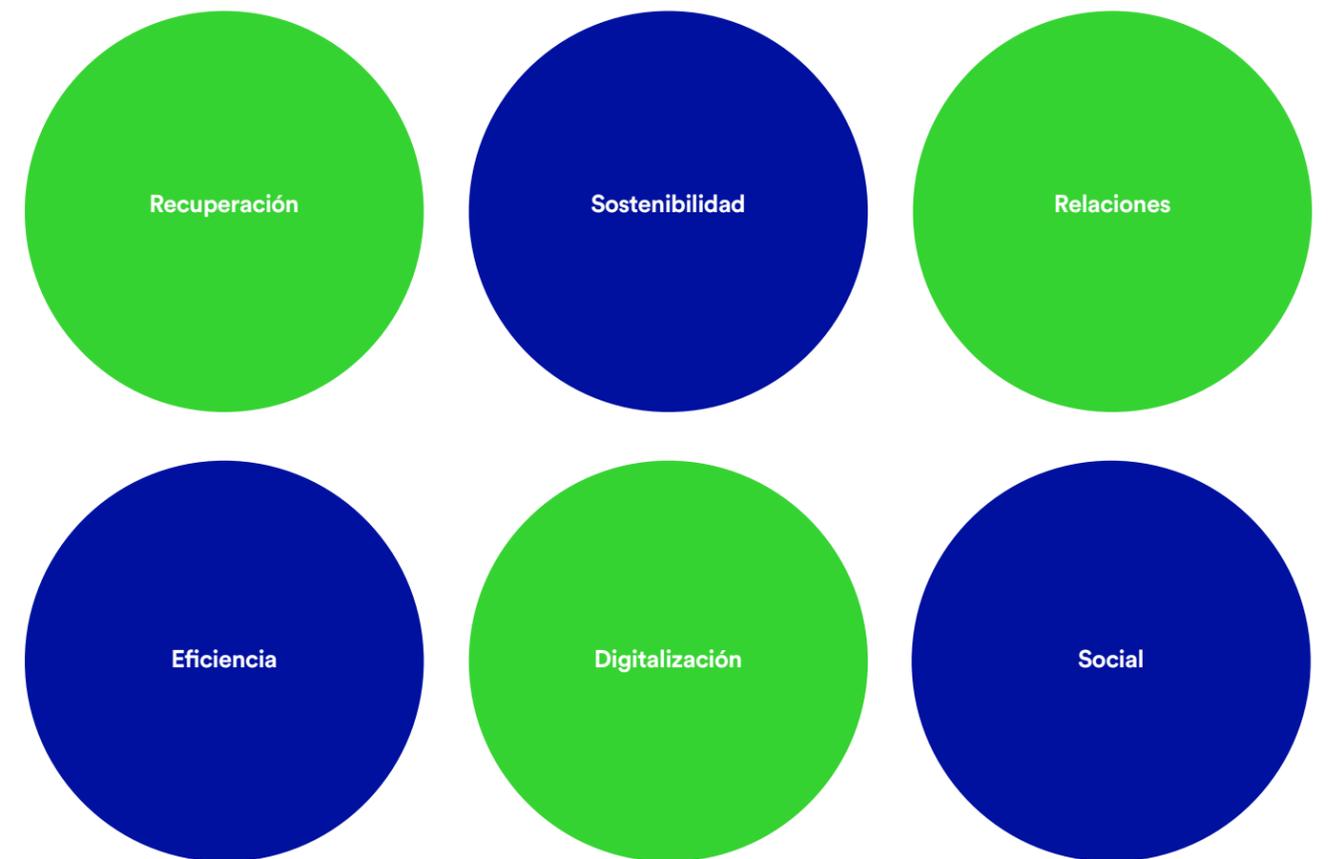
**Tecnología**<sup>04</sup>

**Crecimiento**<sup>05</sup>

**Gestión eficiente**<sup>06</sup>

La compañía hace una valoración positiva de la evolución del Plan Estratégico en estos cinco años, alcanzando – de manera sustancial -- los objetivos establecidos en cuanto a posicionamiento y desarrollo de tecnología. Si bien, en términos financieros, es importante tener en cuenta que la pandemia del Covid-19 ha marcado de manera relevante el último año del Plan.

En 2021, ITP Aero lanzará un nuevo Plan Estratégico para los próximos 5 años, que buscará la gestión de la recuperación del mercado post-Covid así como el reto de nuevos productos más sostenibles, continuar afianzando la relación con clientes, buscar operaciones más eficientes, digitales y con menor impacto ambiental, y adaptación a las necesidades sociales y de gestión de la compañía.



# Plan de recuperación CORE 21

Durante 2020, la pandemia de Covid-19 ha tenido un impacto sin precedentes en la aviación comercial. Para hacer frente a las nuevas condiciones de mercado, durante 2020 ITP Aero ha puesto en marcha el plan de recuperación CORE 21, con el objetivo de mitigar el impacto de la crisis, y acelerar la recuperación. Las acciones del Plan se han organizado en torno a dos vectores:



Adaptación a un mercado nuevo de menor tamaño. ITP Aero anunció el pasado mes de julio la necesidad de llevar a cabo un ajuste de plantilla aproximado de un 15% a nivel global. Este ajuste se ha llevado a cabo mediante la aplicación de medidas de ajuste temporales y permanentes, buscando llegar a acuerdos con los representantes de los trabajadores y minimizando el impacto y protegiendo el empleo, en la medida de lo posible. A 31 de diciembre de 2020 la plantilla de ITP Aero se había ajustado en un 11%.



Mejorar la competitividad, nuevas maneras de trabajar y desarrollar el posicionamiento de compañía. Este objetivo se está llevando a cabo a través de medidas para incrementar la actividad comercial para capturar nuevo negocio, incrementar la rapidez en la introducción de nuevos productos, fortalecer el Plan de I+D orientado a mejorar los productos existentes, desarrollar nuevos productos, mejorar procesos y gestionar futuros retos de sostenibilidad. Además, ITP Aero ha puesto en marcha un Plan Maestro de Digitalización.

# Hitos 2020



**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.**

**2**

# Hitos 2020

## Participación de ITP Aero en el programa NGWS/FCAS como compañía líder del pilar tecnológico de Motor en España

Un proyecto clave para el desarrollo de las capacidades europeas de defensa y que significará una gran inversión en tecnología.

En 2020 hay que destacar la designación de ITP Aero como líder español del pilar tecnológico de motor en el programa FCAS (Future Combat Air System), un proyecto clave para el desarrollo de las capacidades europeas de defensa y que significará una gran inversión en tecnología. Esta designación se formalizó el pasado mes de junio con la firma del Protocolo General de Actuación junto con el Ministerio de Defensa de España y con las empresas líderes de los siete pilares tecnológicos del proyecto: Airbus, Indra, ITP Aero, y el consorcio de empresas integrado por GMV, Sener y TecnoBit.

A finales del año 2020, la industria española se integró plenamente en las actividades de la Fase 1A de Demos-

tradores de Tecnologías del programa. De esta manera, las compañías españolas participarán en todas las decisiones que se tomen en el programa en igualdad de condiciones que los socios alemanes y franceses. En el ámbito de la propulsión, ITP Aero, como líder nacional del pilar, representa los intereses de la industria nacional y contribuye al desarrollo de su base tecnológica e industrial.

El FCAS es un sistema de sistemas, un entorno integrado en el que van a poder operar conjuntamente aeronaves, aviones no tripulados, vehículos terrestres, marítimos, remotes carriers y satélites, dependiendo de las características de cada misión.

Carlos Alzola, CEO de ITP Aero, durante la firma del Protocolo General de Actuación del FCAS.



Infografía FCAS.





## Diseño y fabricación de la primera carcasa de la IPT del futuro motor UltraFan™ de Rolls-Royce

Cabe destacar el uso de la nueva tecnología Powder HIP (Hot Isostatic Pressing) en el proceso de fabricación de la carcasa, la cual ha resultado en una reducción de la materia prima necesaria para su fabricación de hasta un 60%.

La carcasa es el principal componente estático de la IPT del UltraFan™, es el soporte de los vanos y del resto de piezas estáticas y soporta la transmisión de cargas con el resto del motor. Adicionalmente protege la aeronave conteniendo los álabes de la turbina en caso de fallo. La IPT es un módulo clave del futuro UltraFan™, diseñada para funcionar a velocidades muy altas que permiten optimizar el consumo de combustible y emisiones de CO2 del motor.

Cabe destacar el uso de la nueva tecnología Powder HIP (Hot Isostatic Pressing) en el proceso de fabricación de la carcasa, la cual ha resultado en una reducción de la materia prima necesaria para su fabricación de hasta un 60%. El método desarrollado para su fabricación consiste en realizar una compactación a alta presión y temperatura de una súper-aleación en polvo llamada astroloy. La compactación se realiza dentro de un molde (canister), obteniendo como resultado una geometría de

la carcasa cercana a la final. El astroloy resiste mayores temperaturas que el material utilizado para las carcasas diseñadas y producidas hasta ahora por ITP Aero, un requisito clave del UltraFan™. Este método de fabricación también permite una reducción importante del consumo energético en comparación al método de fabricación tradicional partiendo de una forja.

Este proyecto forma parte del CDTI y del programa Clean Sky 2 de la Unión Europea y se ha llevado a cabo en cinco años contando con la colaboración de tres centros tecnológicos. 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.

Reducción materia prima necesaria para su fabricación

**-60%**

Financiación UE para el proyecto

**+23M€**

## Participación de ITP Aero en el proyecto IMOTHEP para la propulsión híbrido eléctrica

ITP Aero es la única empresa española en el proyecto IMOTHEP de la iniciativa Horizonte 2020 de la Unión Europea para la propulsión híbrido eléctrica que contribuirá a una aviación más sostenible.

IMOTHEP tiene como objetivo dar un paso clave en la evaluación del potencial que ofrece la propulsión híbrido eléctrico y, en última instancia, construir la correspondiente hoja de ruta del sector para la maduración de esta tecnología. Este proyecto de cuatro años de duración, que comenzó en enero de 2020, está integrado por siete centros de investigación y desarrollo, 11 empresas de sistemas aeronáuticos y eléctricos, una PYME de servicios y siete universidades de nueve países de la UE, así como seis organizaciones de investigación, tecnología y desarrollo de Canadá y Rusia.

La aportación de ITP Aero en IMOTHEP, como uno de los principales socios del proyecto, se centra en el paquete de trabajo de generación de energía. La compañía es responsable del diseño conceptual de tres configuraciones de turbinas de potencia para la generación de energía eléctrica en vuelo, aplicadas a tres arquitecturas de aeronaves diferentes: una aeronave regional con propulsión distribuida y dos aeronaves comerciales de corto/mediano alcance. ITP Aero también es responsable del diseño conceptual del generador de gas.



La aportación de ITP Aero en IMOTHEP, como uno de los principales socios del proyecto, se centra en el paquete de trabajo de generación de energía.

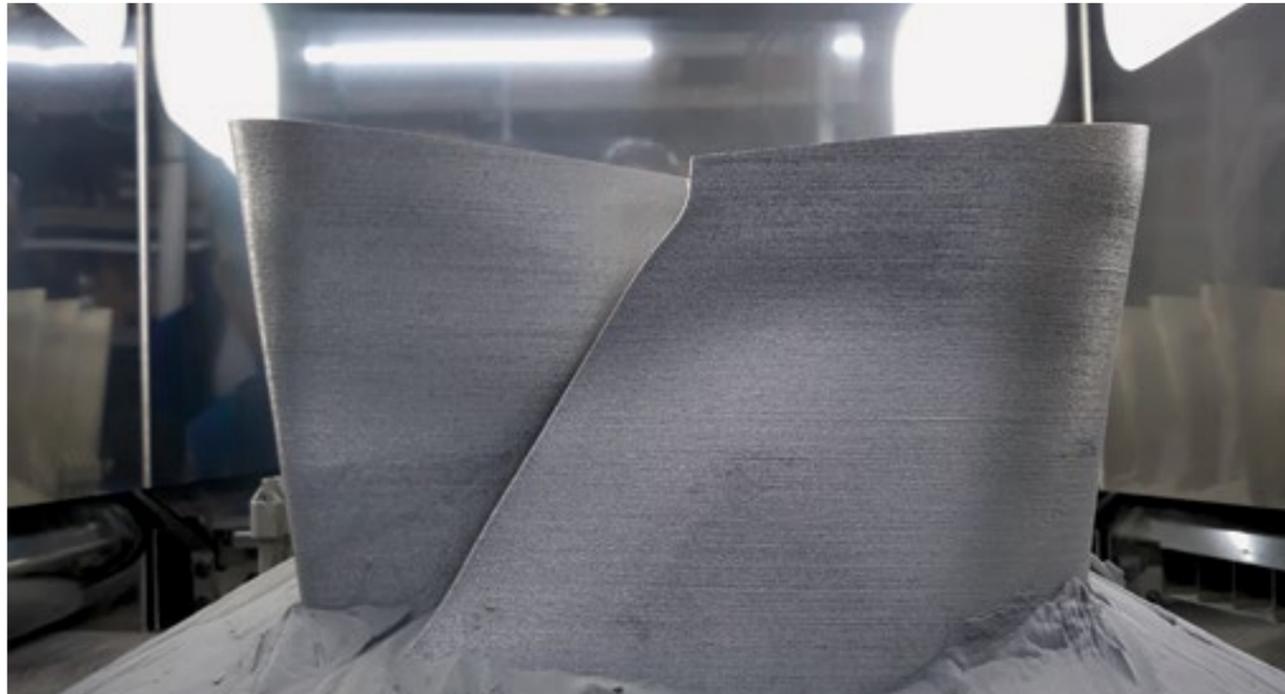
## Colaboración entre ITP Aero e IMDEA Materiales en el programa de I+D ENVIDIA

ENVIDIA es capaz de simular la producción de componentes aeronáuticos usando tecnología 3D

ENVIDIA forma parte del programa “Retos Colaboración” del Ministerio de Ciencia e Innovación y tiene como objetivo desarrollar software capaz de simular la producción de componentes aeronáuticos usando tecnologías de fabricación aditiva (también conocido como impresoras 3D).

Se trata de un hito importante ya que convierte a ITP Aero e IMDEA Materiales en pioneros mundiales en este tipo de simulación y les proporciona una posición privilegiada en lo que a simulación de procesos aditivos se refiere.

Ejemplo pieza realizada mediante proceso aditivo



## Contrato de soporte integral con CHC Helicopters

Firma del contrato con el grupo CHC (Canadian Holding Corporation) para el soporte integral de su flota de motores CT7-8A y CT7-2E1

También es relevante la firma del contrato con el grupo CHC (Canadian Holding Corporation) para el soporte integral de su flota de motores CT7-8A y CT7-2E1 que equipan sus helicópteros Sikorsky S92 y Leonardo AW189. El contrato, de una duración de cinco años se llevará a cabo en las instalaciones de Albacete de ITP Aero, con apoyo de su centro de mantenimiento en Ajalvir (Madrid).

En lo que se refiere a servicios de alta tecnología, cabe destacar que el contrato incluye Engine Health Monitoring (EHM), una tecnología basada en el análisis de big data que ofrece importantes resultados en el mantenimiento predictivo de motores.

Helicóptero Sikorsky S92



## Aumento de capacidades, la integración de la planta de Hucknall

Rolls-Royce anunció su propuesta para aumentar las capacidades de fabricación, ingeniería y cadena de suministro de ITP Aero

Uno de los principales hitos del año tuvo lugar en diciembre. Como parte de la revisión de su actividad de aviación comercial, Rolls-Royce anunció su propuesta para aumentar las capacidades de fabricación, ingeniería y cadena de suministro de ITP Aero.

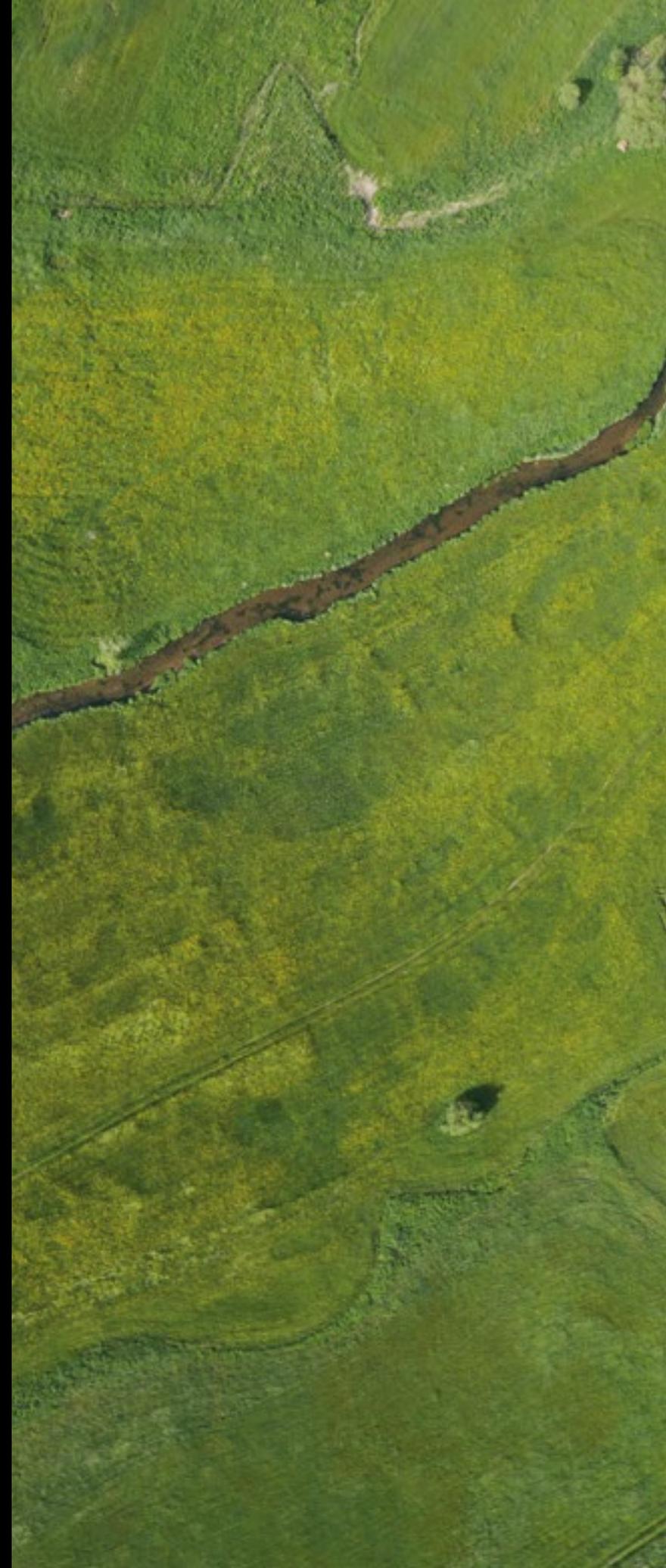
Se trata de la integración de la planta de Hucknall (East Midlands, Reino Unido) y de su plantilla, así como de la transferencia de actividades de estructuras de motores aeronáuticos a ITP Aero.

Estas operaciones reforzarán la posición de ITP Aero como empresa aeronáutica Tier 1 global, aumentando la cartera de productos complementarios -los productos de Hucknall incluyen fabricaciones complejas, compresores y OGV- y maximizando las nuevas oportunidades de negocio.

El trabajo con la planta de Hucknall avanza a buen ritmo; se prevé que pase a ser propiedad de ITP Aero en el primer semestre de 2021 y que la integración completa se produzca en el segundo semestre.



# 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 su actividad 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 Sistema de gestión de Compliance penal

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 Sistema de Gestión de Compliance Penal que ITP Aero ha implantado durante 2020 es una muestra del compromiso de la compañía en materia de compliance. Este sistema identifica, entre otros, los controles establecidos para prevenir o mitigar el riesgo de exposición de cualquier empleado, colaborador o directivo ante delitos asociados con la actividad de la compañía. Adicionalmente, incluye otros elementos relevantes como el contexto de la organización, liderazgo, órganos de gobierno, objetivos, cultura, recursos empleados, controles, seguimiento, auditoría y mejora.

En 2020 se ha completado el ejercicio iniciado en 2019 de revisión de riesgos penales, así como la evaluación de los controles de mitigación. ITP Aero cuenta con la herramienta (eGRC) en la que se recoge la evaluación de riesgos penales y los controles que los mitigan y, además, permite monitorizar continuamente el nivel de riesgo existente en España y en México.

Para controlar, supervisar, evaluar y mejorar este sistema de gestión, el Órgano Responsable de Cumplimiento Penal se reúne periódicamente y analiza la información reportada por la función de Ética y Cumplimiento que lleva a cabo un reporte directo al Consejo de Administración en materia de Compliance.

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

En 2020, también se ha puesto en marcha el Comité Interno de Compliance, formado por los miembros que integran la función de Ética y Cumplimiento y que, con una periodicidad mensual, se reúne para dar seguimiento a todos los puntos relevantes del Sistema de gestión, como riesgos penales y controles, proyectos en curso, uso de canales, acciones de mejora, entre otros.

## Código de conducta

El Código de Conducta es la columna vertebral del Sistema de gestión de Compliance penal 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 como prueba de entendimiento de sus derechos y responsabilidades en materia de cumplimiento.

Además del Código de Conducta, existen políticas del ámbito de Ética y Cumplimiento, que durante el último año se han revisado para adecuarse al Sistema de gestión de Compliance penal. Dichas políticas son:

### Política de Compliance global

En 2020 se ha actualizado la política Global de Cumplimiento, que define el alcance del Programa y establece el marco y los principios básicos de la función, demostrando el compromiso del Consejo de Administración y la alta dirección en materia de Ética y Cumplimiento empresarial.

### Política de Compliance penal

La política de Compliance penal también se ha actualizado en 2020. En ella se definen los principios básicos del Modelo de Prevención de Delitos de ITP Aero y del Sistema de Gestión de Compliance Penal, que traslada el firme compromiso con la prevención y detección de riesgos penales asociados a la actividad de la Compañía.

### 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. ITP Aero ha desarrollado una política sobre este aspecto, obligatoria y de aplicación a todos los empleados y representantes de la compañía, que establece la obligación de elaborar un informe cuando se detectan situaciones de este tipo, con objeto de conocer el conflicto existente y las acciones de mitigación propuestas.

### 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 los regalos y hospitalidades, ya sean ofrecidos o recibidos.

### 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.

### 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 ITP Aero y a terceros (agentes, consultores, promotores, intermediarios, etc.) que la representen, incluyendo a todas sus sociedades jurídicas y todas sus sedes en sus distintas ubicaciones geográficas.

### 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 2020 la compañía ha realizado aportaciones y donaciones a ONGs y fundaciones por valor de 148.484 €, destacando los 96.888 € donados al Patronato de la Fundación Museo Guggenheim de Bilbao y los 28.000€ destinados a los Bancos de Alimentos de aquellas localidades donde ITP Aero tiene centros de trabajo.

### 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. 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.

ITP Aero incluye en todos sus contratos con terceros cláusulas ABC (antibribery and corruption), en las que se incluyen aspectos sobre blanqueo de capitales y evasión fiscal, entre otros.

## Suministradores

Adicionalmente, ITP Aero cuenta con un código de conducta para suministradores donde establece la obligatoriedad de que sus proveedores cumplan con principios éticos alineados con el código de conducta de ITP Aero, tales como no realizar obsequios que puedan influir en las decisiones de negocio o establecer medidas para el cumplimiento de las normativas y las leyes relativas a la lucha contra la corrupción.

## Lobbying y relaciones políticas

Existe una política de lobbying y relaciones políticas, que regula las actividades de los empleados y personas que actúen en nombre de ITP Aero, con objeto de que estas actividades se lleven a cabo con honestidad, integridad y transparencia. En esa línea, se ha creado también un registro de las interacciones con entidades públicas.

## Terceros

En 2020 se ha publicado la política y el procedimiento “Know your partner” (KYP) que establecen el proceso para conocer el riesgo de corrupción y soborno en las relaciones comerciales con terceras partes, tomar acciones para mitigarlos y poder detectar cualquier indicio de comportamientos inapropiados, actuando en consecuencia.

Antes de iniciar la relación con determinados proveedores, clientes o socios de negocio se realiza una verificación de la compañía, así como como en cualquier momento que se tengan indicios o sospechas de cualquier actividad irregular.

Dentro de la clasificación de terceros es relevante la figura del adviser, entendidos como tal los agentes, promotores o intermediarios que representan a la compañía y la ayudan a comercializar y distribuir sus productos y servicios.

ITP Aero cuenta con 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 se exige un comportamiento a la altura de los estándares de ITP Aero. Además, la compañía asegura que sólo contratará cuando exista una verdadera necesidad desde el punto de vista empresarial, y tras un minucioso examen de los candidatos propuestos.

ITP Aero incluye en todos sus contratos con terceros cláusulas ABC (antibribery and corruption), en las que se incluyen aspectos sobre blanqueo de capitales y evasión fiscal, entre otros.

## 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.

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 2020 se han registrado 10 denuncias relacionadas con los principios del código de conducta en lo

Durante 2019 y 2020 los LEAs han reportado 55 situaciones en las que han ayudado a sus compañeros, dando visibilidad a temas que no se tratan en otros foros y que facilitan crear criterio entre distintos centros de la compañía.

relativo a personas y en aspectos de derechos humanos, no quedando ninguna de ellas sin investigar. De esos 10 casos, 3 fueron por acoso y discriminación y 7 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.

Tras dos años de andadura, se ha hecho una reflexión sobre su desempeño identificando mejoras de

cara a los próximos años. ITP Aero cuenta con 40 LEAs distribuidos en todos los centros y países en los que opera. Durante 2019 y 2020 los LEAs han reportado 55 situaciones en las que han ayudado a sus compañeros, dando visibilidad a temas que no se tratan en otros foros y que facilitan crear criterio entre distintos centros de la compañía.

Estos canales se promueven y dan a conocer a través de la política: “Tú hablas”.

### 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 2020 se han puesto en marcha diferentes campañas de sensibilización y de concienciación de los empleados en la cultura de cumplimiento. Entre ellas destaca el curso sobre el Programa de Compliance para toda la compañía, la formación al Consejo de Administración y a la alta dirección o el aprendizaje sobre el proceso Know Your Partner al personal involucrado en las relaciones con terceros.

La comunicación durante 2020 ha sido continua a través de los canales internos que dispone la compañía. El Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo han transmitido su compromiso con la cultura de cumplimiento reforzando, de esta manera, la importancia que tiene para la ITP Aero. Asimismo, se han promovido las políticas más novedosas y se ha celebrado el quinto aniversario del Código de Conducta a través de una newsletter para todos los empleados.

#### Covid-19

La situación generada por la pandemia Covid-19 no ha tenido una incidencia particular en Ethics & Compliance. No obstante, se ha recordado a los empleados – a través de diversos canales internos -- la necesidad de mantener un comportamiento ético en los momentos difíciles que nos ha dado el 2020, a través de ejemplos concretos de fraudes o estafas surgidas en torno al coronavirus. Además, se han compartido pautas para evitar situación que puedan comprometer a la compañía y se ha insistido en la importancia que tiene la ética en los negocios y en la forma de trabajar en ITP Aero. También se ha revisado la evaluación de riesgos penales por el impacto del Covid-19.

## 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 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.

Durante el año 2020, la compañía ha sido galardonada con el accésit en los Premios Europeos de Medio Ambiente 2020 – Sección País Vasco en la categoría “Gestión para el desarrollo sostenible” por su fuerte apuesta por el desarrollo tecnológico e inversión en I+D, destacando su participación en el programa europeo Clean Sky 2, cuyo objetivo es reducir las emisiones de gases y CO2, los niveles de ruido producidos por los aviones y asegurar la competitividad de la industria aeronáutica europea. Asimismo, la compañía ha participado en el mayor congreso sobre ecodiseño del sur de Europa; Basque Ecodesign Meeting 2020 que analiza las implicaciones que tiene para la industria la transición a un modelo económico circular y que contó con la participación del responsable de I+D de la compañía, que destacó en su exposición la tecnología de fabricación aditiva que desarrolla la compañía y que tiene innumerables ventajas ambientales.

### 3.2.2 Productos

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 re-

ducir 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.



### 3.2.3 Operaciones

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. El Sistema de Gestión Ambiental de ITP Aero proporciona un proceso estructurado para la consecución de mejoras y para el control sistemático del comportamiento ambiental basado en el ciclo de mejora continua: planificación, desarrollo, comprobación y actuación. La planificación y evolución de los objetivos ambientales es consensuada en los foros establecidos en el Sistema de Gestión.

Durante 2020 se han logrado mejoras ambientales debido a la implementación de objetivos relacionados con energía, residuos y CO2. Podemos destacar dos acciones concretas:

-La reducción de emisiones de CO2 por el consumo de energía de origen renovable con carácter general en todas las plantas del grupo.

- Una reducción importante de residuos por la incorporación de un separador de aceites y grasas en la planta de Zamudio.

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. Asimismo, los centros de España en Zamudio, Ajalvir, Alcobendas y Barakaldo, cuentan con el registro EMAS, el más alto nivel de gestión ambiental.

Durante el año 2020 se han actualizado los certificados de gestión ambiental en los centros que lo requerían, con lo que ITP Aero tiene un sistema de gestión ambiental certificado durante más de 20 años. Este sistema 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.

Los centros de ITP Aero no han recibido ninguna multa o sanción relacionada con normativa ambiental en los dos últimos años (2019 y 2020).

En 2019 se presentó al Gobierno Vasco la declaración de garantía financiera exigida por la Ley 26/2007 de Responsabilidad Ambiental para la planta de Zamudio en base a un análisis de riesgos realizado ad hoc. Esta misma declaración se presentará para la planta de Ajalvir en 2021.

ITP Aero aplica el principio de precaución y cuenta con un seguro de responsabilidad civil y ambiental, para mitigar las consecuencias de cualquier incidente que pudiera derivarse de sus actividades.

Para la adecuada implantación y desarrollo del sistema de gestión ambiental, el Departamento de Medio Ambiente de ITP Aero cuenta con un total de 9 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.

#### 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.

Debido a la pandemia de Covid-19, hay disparidad en la evolución de los datos presentados en el 2020 respecto al 2019, aunque no evidencian una bajada proporcional al descenso de ventas. La pandemia ha impactado de manera diferente en cada centro de trabajo debido principalmente a que se ha adelantado producción en alguno de ellos, no así en oficinas que sí muestran una bajada mayor debido a la flexibilidad y el modelo de trabajo híbrido presencial combinado con teletrabajo desde el mes de marzo.

#### Agua

En 2020 se ha producido una reducción de agua de un 15%. 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.

#### 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

Debido a la pandemia de Covid-19, la compañía ha tenido que poner en marcha acciones relacionadas con la seguridad de las personas en todos los centros de trabajo que han supuesto un consumo mayor de energía, tales como el reajuste de la circulación del aire relacionado con la ocupación.

#### España

En las instalaciones ubicadas en España, el consumo energético principal proviene del gas natural y electricidad. El total del consumo de la energía en los centros de Zamudio, Ajalvir, Alcobendas y Albacete tiene origen 100% renovable (certificación AENOR). Con el fin de mejorar la eficiencia y ahorro en cuanto a gasto energético, en 2020 se han implantado una serie de medidas en distintos centros de trabajo en España:

- **Renovación del sistema de climatización de los vestuarios de la nave Trent en Zamudio cumpliendo así las medidas de renovación de aire del Covid-19.**
- **Sustitución de luminarias por tecnología LED en los centros de Zamudio, Ajalvir y Barakaldo.**
- **Instalación de fachada ventilada para optimizar el consumo de energía en la planta de Castings Barakaldo**
- **También en Castings, se ha procedido a la colocación de medidores de energía en varios puntos para análisis energético.**

Asimismo, durante este 2020 se han elaborado auditorías energéticas en los centros de Zamudio, Ajalvir y Castings Barakaldo en las que se han identificado mejoras específicas en cuanto a ahorro de energía para los centros.

Además, desde 2019 la planta de Castings en Barakaldo cuenta con un sistema integral de recuperación de energía residual que utiliza el excedente de calor de parte de la planta y la cede a otras deficitarias. El calor recuperado, recogido por ejemplo en las salidas a la atmósfera de los hornos, se utiliza en la calefacción de las áreas de taller y oficinas, en el agua caliente sanitaria o en la climatización de determinadas secciones productivas, entre otras. Además, como la oferta y la demanda de energía recuperada fluctúa, se ha incorporado un sistema de intercambio geotérmico que almacena el calor en el subsuelo de la parcela, para poder recuperarlo en el momento necesario.

#### México

En las instalaciones ubicadas en México, el consumo energético principal proviene de la energía eléctrica. En cuanto a las acciones llevadas a cabo en 2020, podemos destacar el cambio de suministrador de energía eléctrica consiguiendo que el 90% del consumo eléctrico en México sea de origen renovable.

# 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.

#### 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.

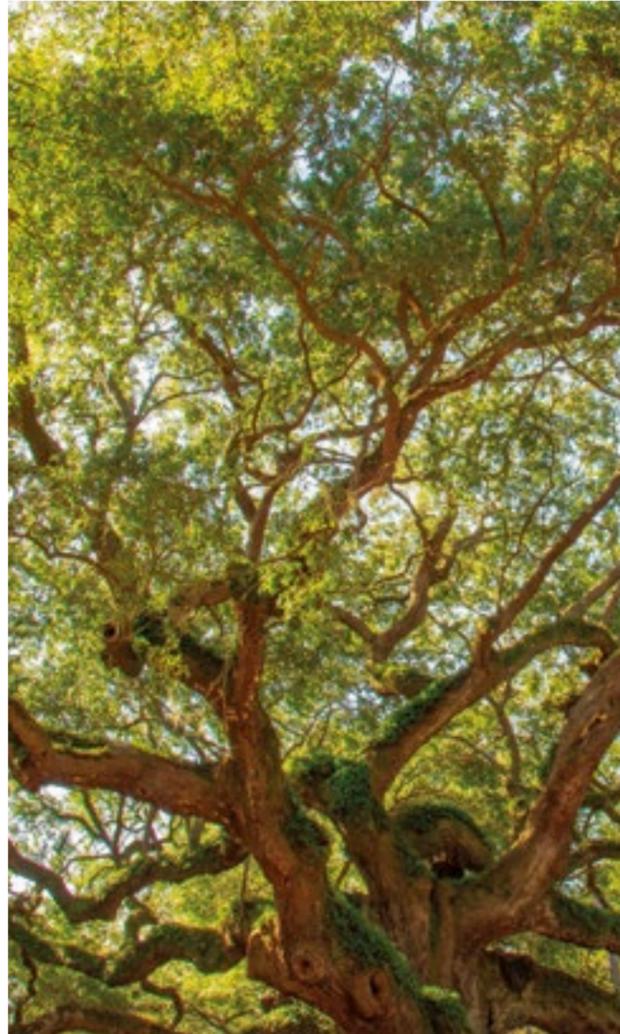
Los principales residuos generados como resultado de la actividad de la compañía son residuos procedentes del proceso de mecanizado de componentes y los procedentes de embalaje: madera, cartón y plástico. De forma minoritaria, también son generados residuos de carácter similar a los urbanos, cuyo origen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

Durante el año 2020, cabe destacar que se han reducido en casi 400 tn los residuos peligrosos debido a la puesta en marcha de un evaporador de emulsión aceitosa en el centro de Zamudio. (208,84 tn en 2020 frente a las 601,94 tn generadas en 2019)

En 2020 destaca el aumento de forma generalizada de "PUNTOS LIMPIOS" en todas las áreas de descanso, impresoras y de más zonas comunes, provistos de papel desechable, cubos de residuos especiales y spray desinfectante.

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 relevante.

**Durante el año 2020, cabe destacar que se han reducido en casi 400 tn los residuos peligrosos debido a la puesta en marcha de un evaporador de emulsión aceitosa**



### 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.

ITP Aero es consciente de la relevancia que el cambio climático tendrá en los próximos años y en este sentido, está evaluando sus posibles efectos a corto, medio y largo plazo para desarrollar unas medidas suficientes para mitigar y reducir dichos efectos.

#### 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.

#### 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 cumplimiento del objetivo marcado para 2020 de reducción de emisiones de CO2 en un 10% en todos los centros de la compañía.

Además, cabe destacar la instalación de cargadores de coches eléctricos en los centros de Albacete, Alcobendas, Ajalvir, Derio, Sestao y Zamudio.

En la actualidad, ITP está valorando el establecimiento voluntario de unas metas a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y determinar en consecuencia los medios implementados para tal fin. 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.

#### Ruido

ITP Aero lleva a cabo mediciones periódicas del posible ruido generado en sus instalaciones, con excelentes resultados. En la planta de Zamudio 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).

Durante el año 2020 – y debido a la pandemia de Covid-19 – las actividades STEM que ha impulsado ITP Aero se han visto reducidas debido a la dificultad de realizar acciones presenciales.

En el mes de febrero, ITP Aero participó en el torneo clasificatorio de la First Lego League de Euskadi organizada en la Universidad de Deusto en la que estudiantes de centros escolares presentaron sus proyectos científicos para representar Euskadi en la final de la First Lego League España. Además, durante el evento, ITP Aero organizó un taller denominado “Aula Aeronáutica” que acercaba los principios de la aeronáutica a todos los públicos.

ITP Aero colabora desde el año 2019 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

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.

Desde el punto de vista de las artes y el patrimonio cultural, ITP Aero colabora de manera habitual en eventos culturales organizados a través de fundaciones tales como la fundación Aeronáutica y Astronáutica. La mayoría de estos eventos no se han celebrado en 2020 debido a la pandemia de Covid-19.

##### Inversión social y Covid-19

Las actividades planificadas para 2020 se han visto significativamente interrumpidas por la crisis sanitaria. Sin embargo, ITP Aero ha querido contribuir a los retos que ha planteado la pandemia a través de iniciativas puestas en marcha gracias al valor de las personas que forman la compañía y la experiencia y recursos de ITP Aero.

La compañía ha participado activamente en la donación de EPIS sanitarios a diferentes hospitales y centros de salud. En concreto, en los peores meses de la pandemia, entregó más de 12.000 mascarillas a los hospitales de La Paz y Severo Ochoa en Madrid, y al Hospital de Basurto en Bilbao. También, ha producido viseras para EPIS sanitarios con impresión 3D para el proyecto CovidEuskadi.

Los empleados también han tenido un papel clave en el desarrollo de distintas iniciativas. Su formación y experiencia en las áreas de ingeniería y producción, han permitido su involucración a título personal en diversas acciones como especialistas en fluidodinámica para el desarrollo de respiradores, fabricación de EPIS sanitarios o como voluntariado en ONGs y otras instituciones.

Con carácter anual, ITP Aero 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. En 2020, y dado el contexto complicado para muchas familias debido a la pandemia, la compañía ha realizado donaciones, como parte de la Iniciativa Solidaria y por la misma cantidad recaudada el pasado año entre empleados y compañía, a Bancos de Alimentos de España (Albacete, Bizkaia, Madrid), Reino Unido (Leicester, Lincoln) India (Hyderabad), Malta y México (Querétaro).

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

**En 2020, y dado el contexto complicado para muchas familias debido a la pandemia, ITP Aero ha realizado donaciones a Bancos de Alimentos de España, Reino Unido, India, Malta y México.**

Mascarillas donadas durante la crisis sanitaria

**+12.000**



# 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 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.

### 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 80 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. Durante el año 2020, la compañía ha demostrado su compromiso con la investigación a través del patrocinio de la 5th Conference on Surface Integrity, organizada por la Universidad de Mondragón.
- 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 y, por ello ITP Aero tiene una relación 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 años 2018 y 2019 en Bizkaia (España). ITP Aero cuenta igualmente con planes de desarrollo en otros procesos, como chapa y conformado, herramientas, procesos de auxiliares de fundición, etc.

Sin embargo, en 2020 y debido a la pandemia del COVID-19, la demanda de los productos de ITP Aero ha bajado sustancialmente y, en consecuencia, la carga de trabajo. Esto ha derivado en un reajuste de la cadena de suministro para adaptarla al nuevo tamaño de mercado que la compañía ha llevado a cabo mostrando especial atención a la cadena de suministro local y tratando de minimizar, en la medida de lo posible, su impacto.

**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 años 2018 y 2019 en Bizkaia.**

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 y que, durante el 2020, se ha visto reforzado a través de la definición del Proceso de Desarrollar Cadena de Suministro como uno de los procesos base de la Compañía. Este Proceso 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 2020 un total de 67 auditorías; un número inferior a las realizadas en años anteriores principalmente por impacto (directo o indirecto) de la situación COVID-19. No obstante, en la segunda mitad del año se realizó una replanificación para poder abordar el máximo posible utilizando herramientas digitales.

Las auditorías realizadas, en línea con años anteriores, han sido en general satisfactorias con un 92% de éxito (menor findings u observaciones).

## 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.

Álabe producido por ITP Aero.



### 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 2020, y continuando con el trabajo comenzado en 2019, se han editado los manuales del sistema de gestión de la seguridad de producto correspondientes a Producción, Diseño y Mantenimiento, así como los procedimientos que rigen las actividades de seguridad para cada una de las áreas. Estos manuales y procedimientos están definidos 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.**

### 3.5.3 Ciberseguridad

Para ITP Aero la seguridad en uno de los pilares en los que sustenta cada una de las acciones que lleva a cabo. En este sentido, y debido a la pandemia y a los confinamientos asociados, ITP Aero han tenido que cambiar su modelo de trabajo – principalmente presencial para puestos de oficina – a un modelo de teletrabajo en un corto espacio de tiempo y, después, híbrido combinando teletrabajo y presencial.

La compañía ha hecho un gran esfuerzo para que los empleados pudieran seguir con su trabajo desde sus casas de manera eficaz y segura, y la actividad de la empresa no se detuviera y, para ello, ha reforzado las infraestructuras de comunicaciones al mismo tiempo que ha hecho una exhaustiva revisión de las políticas de seguridad para dar nuevas soluciones a las incidencias derivadas de este nuevo modelo. Esto ha supuesto un gran reto para la compañía y ha permitido a los usuarios trabajar desde su casa garantizando la seguridad de la información de nuestros clientes y la continuidad de la actividad de la empresa.

### 3.5.4 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 un total de más de medio millón de piezas entregadas a cliente durante el año 2020, la Compañía ha gestionado 139 reclamaciones, de las cuales 56 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, ITP Aero cuenta con el indicador Disruption Index, que aporta una visión más completa de los problemas ocasionados al cliente, y que se monitoriza de manera mensual.

### 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:

**La compañía ha hecho un gran esfuerzo para que los empleados pudieran seguir con su trabajo desde sus casas de manera eficaz y segura, y así la actividad de la empresa no se detuviera.**

	Beneficios aportados al consolidado (miles €)	
	2019	2020
España	150.882	-9.803
México	7.756	4.162
Reino Unido	4.784	6.010
USA	-949	-5
Malta	476	224
India	1.333	-318
<b>Total</b>	<b>164.283</b>	<b>271</b>

	Impuestos sobre beneficios (miles €)	
	2019	2020
España	2.894	12.313
México	1.747	505
Reino Unido	737	609
USA	0	4
Malta	-187	651
India	209	176
<b>Total</b>	<b>5.401</b>	<b>14.251</b>

	Subvenciones (miles €)	
	2019	2020
España	2.886	4.738
México	-	-
Reino Unido	-	-
USA	-	-
Malta	-	-
India	-	-
<b>Total</b>	<b>2.886</b>	<b>4.738</b>

# 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.





## 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 2020 alcanzó los 3.559 empleados, lo que supone una reducción del 11% respecto al año anterior, como parte del plan de recuperación CORE 21 que responde a la reducción de la demanda y el menor tamaño del mercado. Este ajuste se ha llevado a cabo mediante la aplicación de medidas de ajuste temporales y permanentes, buscando llegar a acuerdos con los representantes de los trabajadores y minimizando el impacto y protegiendo el empleo, en la medida de lo posible.

En España la mayoría de los ajustes se han realizado bajo la forma de despido colectivo a través de Expedientes de regulación de empleo. En México el ajuste se ha realizado a través de despidos negociados con los representantes de los trabajadores.

Adicionalmente, en las sociedades en España, se han suspendido contratos por un número determinado de días laborables bajo Expedientes de Regulación Temporal de Empleo que se iniciaron en una primera fase en mayo y se han extendido hasta octubre con una duración variable según la sociedad. En Inglaterra también se han aplicado medidas de ajuste temporal de empleo (conocidos como furloughs) y en México se han establecido días de vacaciones no pagadas

## 4.2 Contratación

ITP Aero prima la calidad en el empleo. Por ello, cabe destacar que en 2020 se mantiene, a pesar de los ajustes de personal derivado de la crisis anteriormente indicada, 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 bajado un 3% respecto al 2019 y los contratos temporales han bajado un 69% respecto al cierre del mismo año, en ambos casos explicados por la necesidad de realizar ajustes de empleo.

La evolución respecto al ejercicio del 2019 en lo que se refiere a contratación a tiempo completo o tiempo parcial es negativa, con un descenso del 11% en los contratos a tiempo completo y un descenso del 3% en los contratos a tiempo parcial. En ambos casos el descenso queda explicado por los ajustes de personal mencionados anteriormente.

En 2020 ha habido 259 despidos, comparados con los 27 despidos realizados en el año 2019, que se explica por los ajustes antes mencionados.

## 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 2020 entre el salario medio de las mujeres respecto a los hombres en un 5.4% (supone un deterioro frente al 4.3% 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, incluyendo expatriaciones. ITP Aero continúa trabajando para eliminar esta brecha.

**La política retributiva aplicada por ITP Aero se establece de manera objetiva, careciendo de influencia alguna las cuestiones de género.**

## 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. En la actualidad, ITP no dispone de una política de desconexión laboral formalizada.**
- **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.**

Consecuencia de la situación de movilidad derivada de la pandemia del Covid-19, ITP Aero adoptó el teletrabajo al comienzo del confinamiento en cada país de modo que los empleados que no eran personal crítico o personal de planta que necesariamente deben acudir al centro de trabajo, pudieran desarrollar su labor profesional desde sus casas de manera remota y segura. Para garantizar la seguridad de las personas que han acudido al puesto de trabajo, desde el primer momento durante el confinamiento y posteriormente en la desescalada se definieron equipos de trabajo rotativos, pautas de limpieza, aforos limitados, distancias de seguridad, etc. que han servido para mantener la afectación en un nivel reducido.

**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

Durante 2020 se ha dado continuidad a las acciones de mejora identificadas en la encuesta de clima realizada a toda la plantilla en 2018, "Construyendo Juntos ITP Aero". Las tres palancas de cambio a nivel global que han tenido mayor avance durante el año son Aprendizaje, Comunicación y Modelo de desempeño.

Los principales avances en Aprendizaje - tal y como desarrollamos en el punto 4.7. - se engloban en tres ejes: el desarrollo de itinerarios estandarizados de conocimiento por función, la digitalización de contenidos de formación y las analíticas para el seguimiento de las acciones formativas a través de cuadros de mando globales y personalizados.

En relación a Comunicación, 2020 ha sido un año en el que se han doblado esfuerzos por acercar información a las personas en un momento marcado por las extraordinarias circunstancias de la crisis sanitaria y su impacto en el sector aeronáutico. A los canales y formatos habituales, se han sumado diferentes iniciativas como la newsletter Covid-19 y el espacio de la intranet ad-hoc para informar de la afectación de las personas y plantas en todo momento. Así mismo, en los talleres se ha trabajado junto con los equipos de Salud y Seguridad en la señalética Covid y se han habilitado nuevos canales para acercar la información a personas sin ordenador.

Si bien los principales esfuerzos han estado en la comunicación interna, la externa ha sido igualmente intensa en un año en el que los ajustes en las diferentes plantas por la crisis del sector aeronáutico han estado muy presentes en los medios de comunicación.

Por último, en relación al proceso de Desempeño de líderes y técnicos, se ha sustituido el antiguo modelo de evaluación anual por la implantación del Feedback Continuo. Se trata de un modelo más ágil y sencillo que promueve entornos de alto rendimiento a partir de la retroalimentación frecuente orientada a retos y a la contribución de cada persona del equipo.

**Las tres palancas de cambio a nivel global que han tenido mayor avance durante el año son Aprendizaje, Comunicación y Modelo de desempeño.**



## 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 con el objetivo de promover el desarrollo de perfiles profesionales polivalente a través de un sistema de rotaciones programadas por distintas áreas y funciones en la Compañía. Se trata de una nueva modalidad dentro del Programa Y-Talent que nació en 2015, dirigido a recién titulados de carreras universitarias superiores o máster en sus primeros años de andadura profesional y en el que ya han participado más de 200 personas.

La primera promoción de Global Y-Talent está formada por titulados en ingeniería industrial y aeronáutica que, tras una experiencia previa en ITP Aero de uno o dos años, fueron seleccionados para participar en esta modalidad basada en itinerarios de rotación durante 24 meses. A lo largo del 2020 los participantes de este pro-

grama han iniciado su segundo itinerario, y han podido conocer diferentes puestos, negocios, centros de trabajo e incluso tener movilidad internacional entre distintas plantas de ITP Aero. Todo ello sin duda les ayudará a entender mejor la empresa y a tener mayor visión global de las distintas carreras profesionales en ITP Aero.

Por otro lado, durante el primer trimestre de 2020, y al igual que en años anteriores, se incorporaron estudiantes de prácticas en los distintos centros de ITP Aero. Tras la llegada en marzo de la crisis sanitaria y de los confinamientos asociados se mantuvo la actividad de estos proyectos -- en los casos en los que fue posible -- desde casa, impulsando el teletrabajo y la supervisión online por parte de los tutores, de manera que pudieran completar sus trabajos de fin de grado o master a tiempo.

**Los participantes de este programa han iniciado su segundo itinerario, y han podido conocer diferentes puestos, negocios, centros de trabajo e incluso tener movilidad internacional entre distintas plantas de ITP Aero.**



## 4.7 Aprendizaje

En Aprendizaje los principales retos en 2020 se engloban en tres ejes: el desarrollo de itinerarios estandarizados de conocimiento por función, la digitalización de contenidos de formación y las analíticas para el seguimiento de las acciones formativas a través de cuadros de mando globales y personalizados.

Buen ejemplo del primero de ellos es el proyecto Senda para la estandarización de los caminos de adquisición de conocimiento de funciones de Ingeniería. La iniciativa marca una nueva manera de concebir el aprendizaje donde la formación a través de cursos representa sólo una parte del itinerario a recorrer, ganando protagonismo la autoformación, los entrenamientos en el puesto y el mentoring continuo.

En relación al segundo eje, es destacable el avance en la divulgación de contenidos corporativos vía e-learning, que se ha convertido en el principal canal de formación de formación requerida de alcance global.

Como novedad, se ha puesto en marcha la iniciativa “Inspiring Leadership”, un ciclo de webinars dirigidos a líderes en los que se ha abordado en directo, con ponentes expertos, temas como la incertidumbre, la gestión de equipos remotos, el liderazgo con corazón o la productividad personal y de equipos. La participación ha sido entorno a las 200 personas por sesión y las valoraciones han sido muy positivas.

Cabe destacar, por último, el importante avance en la gestión de datos tanto globales como por área a través de cuadros de mando que facilitan el seguimiento de las acciones formativas, destacando los cumplimientos por encima del 90% en el caso de la formación transversal requerida.

Estas necesidades se identifican en el proceso de detección que se lleva conjuntamente por parte de las áreas transversales y el equipo de Aprendizaje a comienzos de año y abarcan conocimientos críticos para la organización que las autoridades aeronáuticas, el mercado, la legislación o nuestros propios clientes exigen y que debemos asegurar que llegan a todas las personas de la Compañía.

Además, los Directivos, Managers y Técnicos identifican con sus responsables de manera individualizada los retos de aprendizaje y desarrollo de equipos ligados a la función y puesto. Estos retos pueden ser de diversa índole, como asistir a cursos, participar en congresos, realizar entrenamientos en el puesto de trabajo, auto-aprendizajes o la diseminación del conocimiento a terceros. Estos retos de aprendizaje y desarrollo se recogen en el módulo de desempeño desde donde la persona y su responsable pueden hacer seguimiento durante todo el año.

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, los entrenamientos y caminos de aprendizaje disponibles, etc. Y de todo ello se hace un seguimiento a través del cuadro de mando de formación global.

Las horas de formación realizadas durante el año 2020 han crecido un 16% respecto al año 2019 justificado por dos motivos: a) Incremento de la digitalización de la formación lo que ha permitido mejorar la accesibilidad para el conjunto de la plantilla de ITP Aero a la formación e-learning. Adicionalmente el año pasado se realizaron 6 formaciones en e-learning de obligado cumplimiento para toda la plantilla de ITP Aero; b) los ajustes de personal derivados de la pandemia han provocado un incremento de la movilidad interna de posiciones que han requerido la realización de entrenamientos y capacitaciones para el puesto de trabajo. Asimismo, el exceso de capacidad también ha conllevado destinar más horas a aprendizaje por parte del personal indirecto.

Horas de formación con respecto a 2019

**+16%**

Personas

## 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, Baracaldo 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 2020 no ha habido ninguna obra significativa.

En 2020 10 personas presentaban algún grado de discapacidad, todas ellas en España, 3 menos que en 2019. Asimismo, todos los centros cumplen accesibilidad para las visitas al disponer de zonas dedicadas a las visitas accesibles a personas con capacidades diferentes, con limitaciones en los centros de Lincoln, ITA e India

## 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, durante el año 2020 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 el último trimestre de 2020 se ha lanzado un curso on line de concienciación para el total de trabajadores de la plantilla de ITP Aero.
- Evaluación de riesgos.
- Implementación de medidas de seguridad relacionadas con los procedimientos de trabajo establecidos relacionados con el COVID.
- 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 contratistas, 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.
- Consecución de la certificación contra la norma ISO 45001
- Gestión de EPIs / definición de estándares y control de uso.



## 4.11 Relaciones laborales

Durante 2020 se ha tenido una inercia continuista con los planes de mejora existentes para reducir las tasas de accidentabilidad que incluyen, entre otros, mejoras ergonómicas, definición de responsabilidades y mejoras en las condiciones de trabajo. En 2020 se ha reducido de manera significativa el nº de accidentes con baja de la empresa respecto a los datos de 2019 (61% menos). Respecto a otros índices relevantes relacionados con la prevención y la seguridad en el trabajo es destacable la reducción del 59% el índice de frecuencia, un 29% el índice de gravedad y un 52% la frecuencia de eventos de prevención y seguridad.

En relación al Covid-19 y en lo que se refiere a medidas de prevención adoptadas, además de la utilización del modelo de teletrabajo y las medidas sobre grupos burbuja, limpieza de los puestos de trabajo, aforos limitados, señalización de las distancias de seguridad, uso de mascarilla, la compañía ha generado espacios para comunicarse con los empleados para garantizar la seguridad de todos.

Se han realizado multitud de comités de crisis periódicos para hacer seguimiento cercano al desarrollo de la pandemia en las diferentes instalaciones de la compañía en todos los países, incluyendo al personal expatriado y se han adoptado las medidas de comunicación necesarias para la vuelta organizada a la oficina.

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.

**En 2020 se han realizado multitud de comités de crisis periódicos para hacer seguimiento cercano al desarrollo de la pandemia en las diferentes instalaciones de la compañía.**

Reducción nº de accidentes con respecto a 2019

**-61%**

## 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 12,5% de mujeres ejecutivas (27% en el año 2019), que debe enmarcarse en la reducción del número de ejecutivos de la compañía pasando de 11 a 8 desde principios del año 2020.

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. Considerando las recientes novedades legislativas en España, la compañía se encuentra desarrollando las actividades para la adecuación de los Planes de Igualdad con los nuevos requisitos normativos.

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.

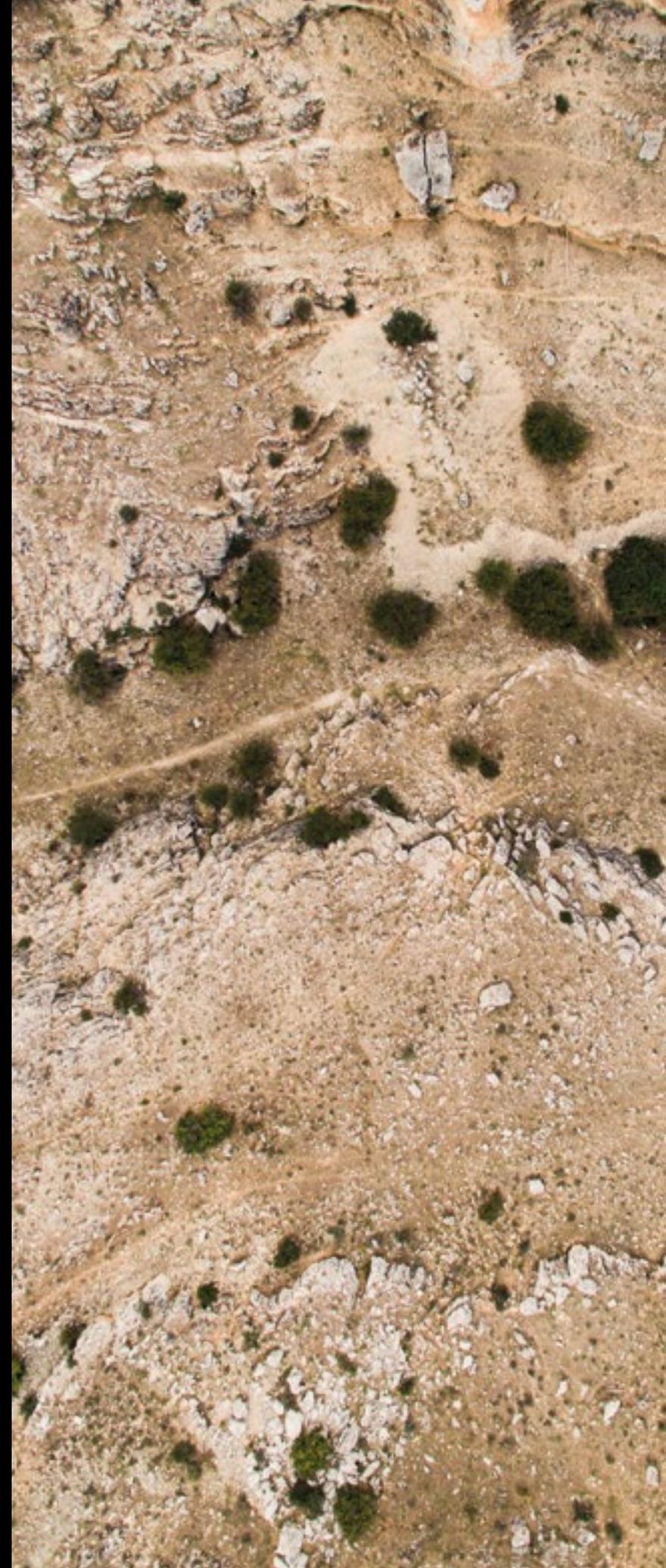
El Procedimiento de Prevención del Acoso en el Trabajo desarrolla el proceso a seguir cuando se produce un posible caso de acoso de cualquier tipo, incluyendo el acoso sexual. Las Políticas de Personas y Anti-Discriminación aseguran que no se toleran situaciones de discriminación por razón de sexo, entre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

# Gestión de riesgos no financieros



**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.**

**5**



# 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. Durante el año 2020 se ha editado la issue 2 del Risk Management Plan, dónde se han incluido mejoras en la metodología de gestión de riesgos.

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, en Health & Safety, medio ambiente o en la reputación de ITP Aero. 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: Director Ejecutivo de Gobierno Interno y Medios 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.





El impacto de los riesgos no financieros es evaluado según sea un impacto en medio ambiente, Health & Safety o en la reputación de ITP Aero y a cada uno de ellos se le aplica un plan de mitigación cuyo objeto es reducir su criticidad.

Durante el año 2020 y debido a la pandemia COVID 19, en todas las áreas de ITP Aero se ha hecho un ejercicio de identificación y análisis de los riesgos derivados de dicha pandemia. Estos riesgos han sido revisados en cada una de las revisiones de riesgos que se ha realizado durante el año 2020 con todas las áreas de ITP Aero, así como reportados en el Comité de Riesgos corporativo que se celebra cada trimestre.

De entre los riesgos identificados que se relacionan con Covid-19, encontramos riesgos con impacto financiero, como el incluido en el mapa de riesgos de la Unidad de Negocio Civil debido a la caída de la demanda de motores y componentes aeronáuticos y otros relacionados con la solvencia financiera de nuestras contras partidas financieras y comerciales. Por otro lado, se han identificado riesgos no financieros, como el de la relación con los representantes de los trabajadores, la disponibilidad

de material preventivo en nuestros centros de trabajo, el retraso en proyectos de certificación de diversa índole y el ajuste de equipos y maquinaria a la nueva demanda. Cada uno de estos riesgos tiene un plan de mitigación asociado cuyo objetivo es o bien reducir la probabilidad de ocurrencia, o bien reducir el impacto.

Por otro lado, la pandemia COVID 19 se ha considerado como un Major Incident en ITP Aero y se ha reportado como tal en los Comités de Riesgos corporativos trimestrales.

Enmarcado en el proceso de mejora continua de la gestión de riesgos, durante el año 2020, se ha editado una nueva versión del procedimiento de Gestión de Crisis, así como el procedimiento del Sistema de Gestión de Continuidad de Negocio de ITP Aero. Por otro lado, se ha editado también el Plan de Recuperación de Continuidad de Negocio de la planta de Zamudio y acordado un plan de despliegue al resto de centros de ITP Aero.

Los principales riesgos no financieros identificados por ITP Aero se resumen en la siguiente tabla:

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 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.
Riesgo reputacional derivado de la implementación de la cultura de cumplimiento	Plan de acción basado en la implantación de un sistema de gestión de compliance penal y anti-soborno que será certificado externamente en España y México. Dicho sistema incluye elementos que se implantan globalmente y que cubren áreas clave para generar y afianzar una Cultura de cumplimiento. Elementos como gestión de riesgos de cumplimiento, políticas y procedimientos, organización y gobierno involucrando a la alta dirección, función y equipo de cumplimiento, seguimiento y auditoría, así como canales de denuncia y planes de formación, sensibilización y comunicación dirigidos a reforzar la cultura de ética y cumplimiento.
Riesgos reputacionales derivados de las relaciones laborales	Plan de comunicación dirigido a todos los empleados explicando en detalle la situación del sector aeronáutico, mantenimiento de un clima cordal con los representantes laborales, e involucración de la alta dirección en el proceso.
Riesgos relacionados con la nueva normativa europea de productos químicos (REACH)	Grupo de trabajo multidisciplinar donde se identifican los riesgos y se consensan los planes de acción de cada uno de ellos. Inclusión en la agenda de las revisiones de riesgos con las áreas, un punto dedicado a riesgos REACH. Seguimiento exhaustivo de la normativa europea y las posibles normas nacionales por transposición de Directivas Europeas. Colaboración con socios del sector.
Riesgo de ciberataque con impacto en los principales sistemas de información corporativos que pueda ocasionar filtración o pérdida de información clave.	Plan de seguridad consistente en 13 proyectos con medidas de carácter técnico y organizativo, a desarrollar en tres años (85% ya completado).

# Tabla de indicadores no financieros

6

## Etica y cumplimiento

### Aportaciones a entidades sin ánimo de lucro

2019	131.687 €
2020	148.484 €

### Denuncias derechos humanos

	2019	2020
Acoso	5	3
Comportamiento no ético	4	7
Remuneraciones	-	-
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>10</b>

## Medio ambiente

\*En las siguientes tablas se muestran algunos de los resultados más relevantes logrados en 2020 vs 2019. Se ha de tener en cuenta el impacto de la crisis COVID en el sector por la bajada de la demanda de producción.

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

El aumento en el consumo de agua está asociado con el incremento de actividad y la creación de nuevas líneas.

### Consumo de agua (m³)

Fuente de extracción	2019			2020		
	España	México	Reino Unido	España	México	Reino Unido
Agua de red	118.609	-	2.832	98.981	-	2.856
Agua de pozo	11.126	31.540	-	-	37.900	-
<b>Total</b>	<b>129.735</b>	<b>31.540</b>	<b>2.832</b>	<b>98.981</b>	<b>37.900</b>	<b>2.856</b>

## Comparativa de forjados y fundidos consumidos en 2019 y 2020

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
	2019	2020	
<b>España</b>			
Barras	10	5,85	tn
Chapas	29	47,38	tn
Forjados	544	628,01	tn
Fundidos	297	368,57	tn
Lingotes Castings	570	448,55	tn
Tubos	306.128	94.525,99	metros
Materiales auxiliares	2.265	1.958	tn
<b>México</b>			
Tubos, carcasas y sellos	254	161,51	tn
Aceite dieléctrico	7.000	1.600	litros
Óxido de aluminio	10	1,20	tn
Materiales auxiliares	34	(**)	
<b>Reino unido</b>			
Titanio	17	21,51	tn
Aleaciones de níquel	14	12,19	tn
Acero Inox	3	3,56	tn
Materiales Auxiliares	15	18,48	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.

(\*\*) El dato corresponde a la suma diferentes materiales auxiliares en Mexico (122 galones + 413 Kilogramos + 6.619 litros+ 60 piezas+ 1 tambo). La compañía está trabajando para mejorar los sistemas de reporting y homogeneización de unidades respecto a los materiales auxiliares de México. Debido a ello, algunas materias auxiliares no se incorporan en este dato.

Se evidencian diferencias en algunos conceptos (aumento de materias auxiliares, reducción de lingotes...) debido a que los productos fabricados en las diferentes plantas han variado en el 2020; 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.

## Consumo de energía en función de la fuente y del país

En ambos casos se evidencia un descenso de un 10% en el consumo de energía y gas.

### Consumos de energía (kwh)

Fuente de energía	2019			2020		
	España	México	Reino Unido	España	México	Reino Unido
Gas natural + Queroseno	23.854.470	336	10.274	23.497.910	76	11.837
Electricidad	53.029.945	10.024.443	2.245.566	48.296.367	7.765.061	2.154.904

## Comparativa cuantitativa de residuos generados en 2019 y 2020

Disminución RP: 35%. Destaca la reducción del residuo de emulsiones aceitosas por el funcionamiento del evaporador que ha conseguido generar 400 tn menos que el año anterior en el centro de Zamudio.

Disminución RNP: 34%

	2019		2020	
	Residuos no peligrosos	Residuos peligrosos	Residuos no peligrosos	Residuos peligrosos
España	4.252	1.607	2.795	1.002
México	265	233	165	187
Reino Unido	15	93	10	83
<b>Total</b>	<b>4.532</b>	<b>1.933</b>	<b>2.970</b>	<b>1.272</b>

## 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). Destaca el no uso de los refrigerantes con mayor PCA (Potencial de calentamiento global): R-404 A, y R-507<sup>a</sup>

	Kg recargados			
	España		México	
	2019	2020	2019	2020
R410A	88	54	3	27
R407C	171	17	16	2
RS-70	27	-	-	-
R134A	-	5	7	1
R407A	-	-	-	37

## 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)			
	2019		2020	
	Alcance 1	Alcance 2	Alcance 1	Alcance 2
España	5.541	86,56	4.602	110
México	102,75	5.282	140	1.891
Reino Unido	2,1	789	2	546
<b>Total</b>	<b>5.646</b>	<b>6.158</b>	<b>4.744</b>	<b>2.548</b>

## Proveedores

\*Auditorías realizadas a proveedores.

	2019	2020
Auditorías realizadas	103	67
Auditorías cerradas	46	45

## Clientes

\*Clientes: sistema de quejas y reclamaciones.

	2019	2020
Reclamaciones	243	139
Responsabilidad de ITP Aero	81	56

## Personas

Empleados por Género	2019	2020	Delta
Mujer	729	689	-5%
Hombre	3.277	2.870	-12%
<b>Total</b>	<b>4.006</b>	<b>3.559</b>	<b>-11%</b>

Empleados por Edad	2019	2020	Delta
<30	507	379	-25%
>=30 <=50	2.741	2.514	-8%
>50	758	666	-12%
<b>Total</b>	<b>4.006</b>	<b>3.559</b>	<b>-11%</b>

Empleados por Categoría	2019	2020	Delta
Directivo	123	135	10%
Manager	441	454	3%
Técnicos	1.297	1.204	-7%
Personal Tablas Convenio	2.145	1.766	-18%
<b>Total</b>	<b>4.006</b>	<b>3.559</b>	<b>-11%</b>

Empleados por País	2019	2020	Delta
España	3.022	2.725	-10%
México	741	609	-18%
Reino Unido	179	163	-9%
Malta	40	38	-5%
India	24	24	0%
<b>Total</b>	<b>4.006</b>	<b>3.559</b>	<b>-11%</b>

Tipología de Contrato a 31.12.2020	2019	2020	Delta
Indefinido Tiempo Completo	3.518	3.402	-3%
Indefinido Tiempo Parcial	8	10	25%
Temporales Tiempo Completo	429	100	-77%
Temporales Tiempo Parcial	51	47	-8%

\* Modelos de contratación aplicados a 31 de diciembre de 2020.

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

2020	Indefinido Tiempo Completo	Indefinido Tiempo Parcial	Temporales Tiempo Completo	Temporales Tiempo Parcial
Mujer	664	5	18	2
Hombre	2.738	5	82	45

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

2020	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	M	H	M	H	M	H	M	H
Directivo	19	116	-	-	-	-	-	-
Manager	112	336	-	-	-	-	-	6
Técnicos	304	809	3	2	12	58	1	15
Personal Tablas Convenios	229	1.477	2	3	6	24	1	24

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

2020	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	M	H	M	H	M	H	M	H
<30	58	251	-	-	12	57	1	-
>=30 <=50	520	1.960	3	4	6	21	-	-
>50	86	527	2	1	-	4	1	45

Promedio anual de los diferentes modelos de contratación para los ejercicios 2019 y 2020. El cálculo de los promedios de contratos del ejercicio 2020 se ha realizado utilizando tres variables: plantilla a cierre del 2019, plantilla a cierre de junio 2020 y plantilla a cierre del 2020

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

2020	Indefinido		Temporales	
	Tiempo Completo	Tiempo Parcial	Tiempo Completo	Tiempo Parcial
Mujer	668	4	37	2
Hombre	2.799	5	241	49

2019	Indefinido		Indefinido		Temporales		Temporales	
	Tiempo Completo	Tiempo Parcial						
	M	H	M	H	M	H	M	H
Directivo	16	103	-	-	1	-	-	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

2020	Indefinido		Indefinido		Temporales		Temporales	
	Tiempo Completo	Tiempo Parcial						
	M	H	M	H	M	H	M	H
Directivo	18	112	-	-	1	-	-	-
Manager	101	315	-	1	-	1	-	6
Técnicos	312	839	3	2	21	95	1	17
Personal Tablas Convenios	238	1.534	2	3	17	146	1	27

2019	Indefinido		Indefinido		Temporales		Temporales	
	Tiempo Completo	Tiempo Parcial						
	M	H	M	H	M	H	M	H
<30	55	277	-	-	34	175	1	2
>=30 <=50	523	1.964	1	4	15	190	-	-
>50	81	558	1	1	1	6	1	51

2020	Indefinido		Indefinido		Temporales		Temporales	
	Tiempo Completo	Tiempo Parcial						
	M	H	M	H	M	H	M	H
<30	56	253	-	-	24	129	1	-
>=30 <=50	525	1.994	2	4	13	108	-	-
>50	88	553	2	1	1	5	1	49

\*Despidos

Despidos por Género	2019	2020	Delta
Mujer	4	37	825%
Hombre	23	222	865%
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>259</b>	<b>859%</b>

Despidos por Categoría	2019	2020	Delta
Directivos	-	1	-
Manager	4	5	25%
Técnico	6	49	717%
Personal Tablas Convenio	17	204	1100%
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>259</b>	<b>859%</b>

Despidos por Edad	2019	2020	Delta
<30	3	71	2267%
>=30 <=50	21	148	605%
>50	3	40	1233%
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>259</b>	<b>859%</b>

\* Remuneración media de los ejercicios 2019 y 2020, desglosada por edad, categoría profesional y género. Para el cálculo de la remuneración media se toma la plantilla a 31 de diciembre del ejercicio auditado y se considera como base la retribución anual realmente abonada (incluyendo antigüedad; retribución en especie y complementos) y variables, y anualizados cuando existen reducciones de jornada; considerando 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. Al tomar los valores realmente abonados a los empleados de la compañía, los valores indicados a continuación reflejan la influencia de los expedientes de regulación de empleo descritos en esta sección.

Salario medio por género (miles de €)	2019	2020	Delta
Mujer	38,8	39,5	1,8%
Hombre	40,6	41,8	2,9%
Brecha	-4,3%	-5,4%	23,8%

Salario medio por edad (miles de €)	2019	2020	Delta
<30	25,7	27,7	8,0%
>=30 <=50	38,8	39,0	0,5%
>50	55,8	57,8	3,4%

Salario medio por categoría (miles de €)	2019	2020	Delta
Directivos	112,2	114,1	1,7%
Manager	57,4	54,9	-4,4%
Técnicos	42,6	42,6	0,0%
Personal Tablas Convenio	31,5	31,5	-0,1%

Directivos (miles de €)	2019	2020	Delta
Mujer	107,7	107,5	-0,2%
Hombre	112,9	115,2	2%

Remuneración media de consejeros (miles de €)	2019	2020	Delta
Mujer	-	-	-
Hombre	73,3	73,3	0%

\* Absentismo

Absentismo	2019	2020	Delta
Horas	324.754	476.942	47%
% sobre H. Teóricas	5%	8,3%	-

\* El incremento del absentismo refleja, adicionalmente a los casos normales, la incidencia de las bajas por Covid-19 y la conflictividad laboral.

\* Reducción de jornada:

Reducciones	2019	2020	Delta
Mujer	128	90	-30%
Hombre	81	65	-20%
<b>Total general</b>	<b>209</b>	<b>155</b>	<b>-26%</b>

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

	2019	2020	Delta
Directivos	1.672	1.450	-13%
Manager	9.846	7.554	-23%
Técnico	22.668	21.075	-7%
Personal Tablas Convenio	67.587	76.323	13%
<b>Total</b>	<b>103.700*</b>	<b>120.528**</b>	<b>16%</b>

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

\*\* incluye 14.562 horas de personas que causaron baja antes del 31 diciembre 2020

\* Las tasas de accidentabilidad del ejercicio 2019 y 2020 se muestran a continuación:

	2019			2020			Delta
	M	H	Total	M	H	Total	
Accidentes con baja	10	39	49	2	17	19	-61 %
Accidentes sin baja	9	114	123	8	71	79	-36 %
Frecuencia	1.5	5.9	7.41	0.37	3.21	3.58	-52 %
Índice de gravedad	0.19	1.73	1.92	0.14 %	1.22 %	1.36	-29 %
Índice de incidencia	0.26 %	1.04 %	1.30 %	0.06 %	0.47 %	0.53 %	-59 %
Enfermedades profesionales	1	18	19	-	3	3	-84 %

Índice de Incidencia se define como la relación entre el número de accidentes registrados en un período de tiempo y el número promedio de personas expuestas al riesgo considerado.

I.I. = (Nº accidentes con baja / Nº trabajadores) x 100

Índice de gravedad (I.G.) Representa el número de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas.

I.G. = (Jornadas perdidas / Horas trabajadas) x 1000

El índice de frecuencia es un indicador acerca del número de siniestros ocurridos en un periodo de tiempo, en el cual los trabajadores se encontraron expuestos al riesgo de sufrir un accidente de trabajo. El índice de frecuencia corresponde al número total de accidentes con lesiones por cada millón de horas-hombre de exposición al riesgo.

I.F. = (Nº accidentes con baja / Horas trabajadas) x 1000000

\* Porcentaje de personal cubierto por convenio en cada país respecto al total de empleados

País	2019		2020	
	Excluidos Convenio	Incluidos Convenio	Excluidos Convenio	Incluidos Convenio
España	34%	42%	36%	40%
India	1%	0%	1%	0%
Malta	1%	0%	1%	0%
México	8%	11%	9%	9%
Reino Unido	4%	1%	4%	1%
<b>Total *</b>	<b>47%</b>	<b>53%</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>

\*excluidos e incluidos se refiere a su consideración o no en las tablas salariales de los convenios

\*Lista Expedientes de Regulación Temporal Empleo aplicados 2020 Para las sociedades en España:

Sociedad	Alcance	Duración	Inicio	Fin	Días Laborables	Máximo Afectados
<b>ITA S.A.U.</b>						
Zamudio ITA	Toda la plantilla	6 meses	11-may-20	31-oct-20	31	58
<b>ITP External, S.L.U.</b>						
ITP External Bizkaia	Toda la plantilla	6 meses	04-may-20	31-oct-20	49	120
	Toda la plantilla (Excepciones)		14-dec-20	31-dic-21	26	93
ITP External Madrid	Toda la plantilla	6 meses	04-may-20	31-oct-20	30	36
<b>ITP NGT</b>						
Alcobendas NGT	Toda la plantilla	5 meses	08-may-20	30-sep-20	25	12
Zamudio NGT	Toda la plantilla	5 meses	08-may-20	30-sep-20	25	10
<b>ITP S.A.U.</b>						
Ajalvir	Toda la plantilla	5 meses	29-may-20	31-oct-20	25	552
	Directos	13 meses	2-nov-20	31-dic-21	32	447
	Indirectos	13 meses	2-nov-20	31-dic-21	24	-
Alcobendas	Toda la plantilla	5 meses	08-may-20	30-sep-20	25	169
Zamudio	Toda la plantilla	5 meses	01-may-20	30-sep-20	25	1.246
	Directos		2-nov-20	31-dic-21	45	426
<b>Precision Casting Bilbao</b>						
	PCB - taller	3,5 meses	15-jul-20	31-oct-20	15	445
	PCB - oficina	5 meses	05-jun-20	31-oct-20	21	124

# 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.

Haz clic en en el número de la sección para ir a la página correspondiente.

## Ámbitos generales

Ámbitos		Marco de reporting	Sección	Comentarios/ Razón de la omisión
<b>Modelo de negocio</b>	Descripción del <b>modelo de negocio del Grupo, que incluirá:</b>  – Entorno empresarial – Organización y estructura – Mercados en los que opera – Objetivos y estrategias – Principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución	GRI 102-1 Nombre de la Compañía GRI 102-2 Actividades, marcas, productos y servicios GRI 102-3 Ubicación de la sede GRI 102-4 Ubicación de las operaciones GRI 102-6 Mercados servidos GRI 102-7 Tamaño de la organización	1.2 1.3 1.4 1.5	
<b>Políticas y Resultados de esas Políticas</b>	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	103 Enfoque de Gestión de cada ámbito		Se detallan en cada uno de los apartados de este informe, en virtud del tema tratado
<b>Riesgos a CP, MP y LP</b>	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	103 Enfoque de Gestión de cada ámbito 102-15 Principales impactos, riesgos y oportunidades	5	

## Cuestiones medioambientales

Ámbitos		Marco de reporting	Sección	Comentarios/ Razón de la omisión
<b>Global Medio Ambiente</b>	<b>Efectos actuales y previsibles</b> de las actividades de la empresa	GRI 103: Enfoque de Gestión de medioambiente GRI 102-11: Principio o enfoque de precaución	3.2.1	
	<b>Procedimientos de evaluación o certificación ambiental</b>		3.2.3	
	<b>Recursos dedicados</b> a la prevención de riesgos ambientales		3.2.3	
	Aplicación del <b>principio de precaución</b>		3.2.3	
	Cantidad de <b>provisiones y garantías</b> para riesgos ambientales		3.2.3	
<b>Contaminación</b>	<b>Medidas</b> 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	

<b>Economía circular y prevención y gestión de residuos</b>	<b>Economía circular</b>	GRI 103: Enfoque de Gestión de efluentes y residuos / economía circular	3.2.4 8	
	<b>Residuos: medidas</b> 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	
	<b>Acciones</b> 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
<b>Uso sostenible de los recursos</b>	<b>Consumo</b> 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	
	<b>Consumo</b> 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	
	<b>Consumo</b> , 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	

<b>Cambio climático</b>	<b>Elementos</b> 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	
	<b>Medidas</b> adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	GRI 103: Enfoque de Gestión de Emisiones	3.2.5	
	<b>Metas</b> de reducción establecidas voluntariamente	GRI 103: Enfoque de Gestión de Emisiones	3.2.5	
<b>Protección de la biodiversidad</b>	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
<b>Empleo</b>	<b>Número</b> total y distribución de empleados por sexo, edad, país y categoría profesional	GRI 103: Enfoque de Gestión de empleo	4.1, 6
	<b>Número</b> total y distribución de modalidades de contrato de trabajo	GRI 102-8: Información sobre empleados y otros trabajadores GRI 405-1: Diversidad en órganos de gobierno y empleados	4.2, 6
	<b>Promedio</b> 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
	<b>Número</b> de despidos por sexo, edad y categoría profesional	GRI 401-1: Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	4.2, 6
	<b>Remuneración</b> 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 31/12/2020
	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)
	<b>La remuneración media de los consejeros y directivos</b> desagregada por sexo	GRI 103: Enfoque de Gestión empleo	4.3, 6

	Implantación de <b>políticas</b> de desconexión laboral	GRI 103: Enfoque de Gestión empleo	4.4
	<b>Empleados</b> con discapacidad	GRI 405-1: Diversidad en órganos de gobierno y empleados	4.9
<b>Organización del trabajo</b>	<b>Organización</b> del tiempo de trabajo	GRI 103: Enfoque de Gestión empleo	4.4
	<b>Número</b> de horas de absentismo	GRI 103 Salud y Seguridad en el trabajo	6
	<b>Medidas</b> 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
<b>Salud y seguridad</b>	<b>Condiciones</b> de salud y seguridad en el trabajo	GRI 103: Enfoque de Gestión empleo	4.10
	<b>Número</b> de accidentes de trabajo y enfermedades laborales, tasa de frecuencia y gravedad por sexo	GRI 103: Salud y Seguridad en el trabajo	4.10, 6

Relaciones sociales	Organización del tiempo de trabajo	GRI 103: Enfoque de Gestión Relaciones trabajador empresa	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 Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo	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	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
<b>Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible</b>	<b>Impacto</b> 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 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
	<b>Impacto</b> de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio		3.3
	<b>Relaciones</b> mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos		3.3
	<b>Las acciones</b> de asociación o patrocinio.	GRI 102-12: Iniciativas externas GRI 102-13: Afiliación a asociaciones	3.3
<b>Subcontratación y proveedores</b>	<b>Inclusión</b> 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 GRI 308-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales	3.4
	<b>Consideración</b> en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	GRI 414-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales	3.4
	<b>Sistemas</b> de supervisión y auditorías y resultados de las mismas		3.4

<b>Consumidores</b>	<b>Medidas</b> 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
	<b>Sistemas</b> de reclamación		3.5
	<b>Quejas</b> recibidas y resolución de las mismas		3.5
<b>Información fiscal</b>	<b>Beneficios</b> obtenidos país por país	GRI 103: Enfoque de Gestión desempeño económico	3.6
	<b>Impuestos</b> sobre beneficios pagados	GRI 103: Enfoque de Gestión desempeño económico	3.6
	<b>Subvenciones</b> 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
<b>Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno</b>	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	
<b>Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales</b>	GRI 205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	3.1	
<b>Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro</b>	GRI 413-1: Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	3.1, 6	



## Industria de Turbo Propulsores, S.A. (Sociedad Unipersonal) y sociedades dependientes

Informe de Verificación Independiente  
Estado de Información No Financiera  
31 de diciembre de 2020



## Informe de verificación independiente

Al accionista único de Industria de Turbo Propulsores, S.A. (Sociedad Unipersonal):

De acuerdo al artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación, con el alcance de seguridad limitada, del Estado de Información No Financiera (en adelante "EINF") correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2020, de Industria de Turbo Propulsores, S.A. (Sociedad Unipersonal) y sociedades dependientes (en adelante "ITP Aero" o "el Grupo") que forma parte del Informe de Gestión Consolidado del Grupo (en adelante, Informe de Gestión).

El contenido del EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera que no ha sido objeto de nuestro trabajo de verificación. En este sentido, nuestro trabajo se ha limitado exclusivamente a la verificación de la información identificada en el apartado "9. Tabla de indicadores GRI" del EINF adjunto.

### Responsabilidad de los administradores

La formulación del EINF incluido en el Informe de Gestión de ITP Aero, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los administradores de Industria de Turbo Propulsores, S.A. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los *Sustainability Reporting Standards de Global Reporting Initiative* (en adelante "Estándares GRI") seleccionados, descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla incluida en el apartado "9. Tabla de indicadores GRI" del citado EINF.

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

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

### Nuestra independencia y control de calidad

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

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L., Plaza de Euskadi, 5, 48009 Bilbao, España  
Tel.: +34 944 288 800 / +34 902 021 111, Fax: +34 944 288 805, www.pwc.es

R. M. Madrid, hoja 87.250-1, tomo 75, tomo 9.267, libro 8.054, sección 3ª  
Inscrita en el R.O.A.C. con el número 50242 - CIF: B-79-001290



Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Control de Calidad 1 (NICC 1) y mantiene, en consecuencia, un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados relativos al cumplimiento de requerimientos de ética, normas profesionales y disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

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

#### Nuestra responsabilidad

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

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

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

- Reuniones con el personal de ITP Aero para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2020 en función del análisis de materialidad realizado por ITP Aero, considerando los contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2020.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación a los aspectos materiales presentados en el EINF del ejercicio 2020.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2020 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los administradores y la Dirección de ITP Aero.



#### Conclusión

Basándonos en los procedimientos realizados en nuestra verificación y en las evidencias que hemos obtenido no se ha puesto de manifiesto aspecto alguno que nos haga creer que el EINF de 2020 de ITP Aero, correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2020 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de los estándares GRI seleccionados descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla incluida el apartado "9. Tabla de indicadores GRI" del citado EINF.

#### Uso y distribución

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

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.

Ramón Abella

17 de marzo de 2021

INSTITUTO DE CENSORES  
JURADOS DE CUENTAS  
DE ESPAÑA

PRICEWATERHOUSECOOPERS  
AUDITORES, S.L.

2021 Núm. 01/21/00746  
30,00 EUR

SELLO CORPORATIVO  
Informe sobre trabajos distintos  
a la auditoría de cuentas

I.T.P., S.A.U. – 2021

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.

