

Memoria de Sostenibilidad 2021



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.



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

Informe de Verificación Independiente
Estado de Información No Financiera
31 de diciembre de 2021



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 Consolidado adjunto (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio finalizado 31 de diciembre de 2021, de Industria de Turbo Propulsores S.A. (Sociedad dominante) y sociedades dependientes (en adelante ITP o el Grupo) que forma parte del informe de gestión consolidado del Grupo.

Responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante

La formulación del EINF incluido en el informe de gestión consolidado de ITP, 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* (estándares GRI) seleccionados de acuerdo a lo mencionado para cada materia en el apartado "9. Tabla de indicadores GRI" del citado Estado.

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 Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluyendo las Normas Internacionales de Independencia) emitido por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (Código del IESBA, por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica 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 o 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.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L., Torre PwC, Pº de la Castellana 259 B, 28046 Madrid, España
Tel.: +34 915 684 400 / +34 902 021 111, Fax: +34 915 685 400, www.pwc.es



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 Grupo 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 Industria de Turbo Propulsores S.A. 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 2021 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en el apartado "1.2. Materialidad", 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 2021.
- 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 2021.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2021 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 la Sociedad dominante.

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 del Grupo correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2021 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 de acuerdo a lo mencionado para cada materia en el apartado "9. Tabla de indicadores GRI" del citado Estado.

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 Rubio

25 de febrero de 2022

INSTITUTO DE CENSORES
JURADOS DE CUENTAS
DE ESPAÑA

PRICEWATERHOUSECOOPERS
AUDITORES, S.L.

2022 Núm. 01/22/01163

Sello distintivo de otras actuaciones



Contenido

- 1** **Introducción a ITP Aero**
Pág. 12
- 2** **Hitos de desarrollo 2021**
Pág. 24
- 3** **Integración de la planta de Hucknall**
Pág. 32
- 4** **Acuerdo de venta para la compra de ITP Aero**
Pág. 36
- 5** **Sostenibilidad**
Pág. 40
- 6** **Personas**
Pág. 64
- 7** **Gestión de riesgos no financieros**
Pág. 78
- 8** **Tabla de indicadores no financieros**
Pág. 84
- 9** **Tabla de indicadores GRI**
Pág. 100

1

Introducción a ITP Aero



1.1. Carta de Carlos Alzola, Consejero Director General de ITP Aero

Estimado lector,

Gracias por dedicar unos minutos a la Memoria de Sostenibilidad 2021 de ITP Aero. Confeccionamos 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.

2021 ha sido un año marcado por las nuevas variantes del Covid-19. El mercado aeronáutico civil ha seguido muy por debajo de los niveles de 2019 y las previsiones apuntan a una recuperación a niveles pre-pandémicos entre 2023-2025. A lo anterior se une un entorno macroeconómico de alta inestabilidad; con altos costes de energía y transporte, inflación elevada y, en algunos productos, dificultades en la cadena de suministro.

Pese al contexto, 2021 ha sido un año positivo para ITP Aero, en el que hemos conseguido estabilizar la compañía dando servicio a nuestros clientes, y, al mismo tiempo, logrando avances muy importantes en todas las líneas de trabajo que nos marcamos dentro del plan CORE 21, que pusimos en marcha para mitigar el impacto de la crisis. De la misma forma, en 2021 hemos lanzado nuestro Plan Estratégico 2025 (periodo 2021-2025) que guiará nuestros pasos durante los próximos años.

Como parte de nuestro Plan Estratégico, ITP 2025, hemos definido un nuevo propósito de compañía; **desarrollar la tecnología para impulsar el cambio en el sector aeroespacial hacia una movilidad más sostenible**. En línea con nuestro compromiso hacia una movilidad sostenible, el año pasado seguimos cumpliendo importantes hitos en el programa UltraFan® de Rolls-Royce, un nuevo motor

que reducirá el consumo de combustible hasta en un 25 % en comparación con algunos de los motores en servicio actualmente. Además, también cabe destacar que nos convertimos en la primera compañía aeronáutica de España en adherirse a la iniciativa Race to Zero de la ONU, de cara a convertirnos en una compañía net zero en 2050.

También en este sentido, es relevante señalar que 2021 ha supuesto la consolidación definitiva de los criterios ESG (Environmental, Social, Governance) en nuestra estrategia de compañía. Con ello, buscamos asegurar un crecimiento económico sostenible tras los efectos de la crisis del sector aeronáutico acaecida en 2020. Nuestra contribución en ESG se suma a los esfuerzos realizados por empresas, administraciones públicas y ciudadanos para conseguir el objetivo común de transformar nuestro modelo de crecimiento mediante la economía circular. Hemos incorporado los criterios ESG planteando acciones centradas en 6 pilares: producto, operaciones, cadena de suministro, comunidades locales, personas y gobernanza, y vinculadas con 14 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Por otro lado, en 2021, hemos reforzado nuestro posicionamiento como compañía líder global del sector aeronáutico con la integración de nuestra nueva planta en Hucknall (Reino Unido). Los productos producidos en Hucknall, son complementarios a los fabricados en otras instalaciones de ITP Aero, y se suman al portfolio de productos de la empresa; generando nuevas oportunidades de mercado.

Sin más demora, os presento la Memoria de Sostenibilidad 2021 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.




1.2. Materialidad

Para el desarrollo de este análisis se tienen en cuenta, entre otros, las particularidades del Grupo y de su modelo de negocio, los diferentes servicios y soluciones que ofrece, el sector en el que ejerce su actividad y su repercusión en los entornos económico, social, ambiental y de gobernanza. En particular, se realizan entrevistas con los responsables de las principales áreas de negocio y áreas corporativas.

Las conclusiones alcanzadas en el análisis, como se explica en los distintos puntos de este, sitúan la materialidad de ITP Aero en el ámbito de la gestión de personas, la sostenibilidad y el medio ambiente y el cumplimiento normativo. Los aspectos más relevantes y/o materiales se indican a lo largo de los diferentes apartados de este documento en referencia a los diferentes aspectos reportados.

Por último, es importante tener en cuenta, que para el análisis de materialidad desarrollado por ITP Aero se ha tomado como referencia 2 ejes de valoración, siendo los siguientes:

1. Relevancia para stakeholders

Valoración en base a la aparición de temas en memorias y web sites y en medios de comunicación.

2. Relevancia para ITP Aero

Valoración de las diferentes áreas de ITP Aero en base a las entrevistas desarrolladas.



1.3. Covid-19 y sector aeronáutico

La pandemia de Covid-19 continúa infligiendo importantes costos humanos en todo el mundo. Si bien, durante el año 2021, la situación ha mejorado por las masivas campañas de vacunación, los gobiernos siguen recurriendo a medidas de contención del virus, tales como confinamientos y limitando la movilidad.

La actividad económica mundial se ha normalizado sustancialmente respecto a 2020, año en que experimentó una brusca contracción del 3,1 % por las restricciones derivadas de la pandemia. En 2021, el FMI reportó un crecimiento de la economía mundial del 5,9 % y prevé un crecimiento del 4,9 % para 2022. En la zona euro, el crecimiento del PIB ha aumentado un 5 %, con previsiones de que aumente un 4,3 % en 2022.

En este escenario, el sector aeronáutico ha experimentado una leve recuperación respecto al 2020. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), en sus resultados de 2021, ha reportado una demanda internacional de pasajeros un 58,4 % menor en comparación con 2019, una mejora respecto a la caída del 65,8 % de 2020.

Si bien se prevé una mejora de la demanda a medida que el Covid-19 evolucione a una enfermedad endémica, esto puede verse afectado si aumentan las restricciones de viaje en respuesta a nuevas variantes del virus, como ya ha ocurrido a finales de 2021 con la variante ómicron.

La disminución del tráfico aéreo debido a la pandemia ha impactado directamente en la demanda de aviones. Sin embargo, los grandes fabricantes de aeronaves ya reportan una mejora en la demanda respecto a 2020.

Airbus ha aumentado sus entregas un 8 % respecto a 2020 y ha recibido un total de 507 pedidos netos, muy por encima de los 268 del año 2020. Boeing, por su parte, ha aumentado sus entregas en un 54 % respecto a 2020, y ha recibido un total de 535 pedidos netos, en claro contraste con 2020, cuando las cancelaciones superaron a los nuevos pedidos.

Por lo que respecta al sector de defensa, se prevé que continúe estable, con tendencia positiva.

En este contexto, las perspectivas de recuperación del sector se prevén lentas. No se estima una recuperación del sector a niveles pre-pandémicos hasta 2023-2025.

Además, en lo que respecta al sector aeronáutico, la recuperación esperada será diferente según el segmento; más rápida en aviación de negocios y comercial de pasillo único, y más lenta en aviación comercial de doble pasillo.

1.4. Descripción del modelo de negocio

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

ITP Aero es una empresa global, líder en subsistemas de motores aeronáuticos, con tecnología propia y capacidades para todo el ciclo de vida del motor, que aporta valor a la compañía y a todos sus grupos de interés, a través de alianzas sólidas y duraderas con sus clientes.

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 los dos últimos años este crecimiento se ha visto interrumpido por la crisis del sector aeronáutico producida por la pandemia del Covid-19.

ITP Aero 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, para diseñar y fabricar motores y componentes aeronáuticos y, **a través de 4 líneas estratégicas:**



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.

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) y es la compañía designada para liderar el pilar del motor del Futuro Sistema Aéreo de Combate (FCAS).

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 (ITPSA) es el órgano superior de gobierno y administración encargado y responsable último de la dirección y actuación de ITP Aero y la gestión de sus negocios. Establece las estrategias y objetivos de la sociedad en particular y de la totalidad de ITP Aero, y supervisa 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 S.A., reúne a las personas que lideran cada una de las funciones ejecutivas de la compañía 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.

1.5. Resultados 2021

Durante 2021, ITP Aero ha registrado unos ingresos de 786 millones de euros, lo que supone un aumento del 7 % respecto al 2020.



1.6. Unidades de negocio y actividad industrial

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.

Los principales hitos que han tenido lugar en 2021 incluyen, en el segmento de doble pasillo:

- La entrega del primer TBH (Tail Bearing Housing) para el UltraFan® de Rolls-Royce, fabricado con tecnología aditiva y del primer combustor del UltraFan®.
- La entrega de la LPT (Low Pressure Turbine) número 1000 para el Trent XWB-84, la entrega de la última LPT (Low Pressure Turbine) para el Trent 900 y la entrega de los primeros NGVs de turbina Intermedia de motores Trent fabricados en ITP Aero.
- Asimismo, ITP Aero consolida su posición en el motor Trent XWB con la extensión por parte de Rolls-Royce hasta 2030 de la exclusividad del Trent XWB para el A350-900 y el lanzamiento de la variante del A350-F que es motorizado con el mismo motor.

En cuanto al segmento de pasillo único, la recuperación de los vuelos continua y destacan las más de 11 millones de horas de vuelo acumuladas del motor Pure Power® PW1000G de Pratt & Whitney instalados en los más de 1100 aviones en operación. Además, Pratt & Whitney lanzó a finales de 2021 la variante "Advantage" de su motor GTF en el que ITP Aero participa, reforzando la apuesta por motores más sostenibles al reducir respecto a generaciones previas hasta un 17 % en las emisiones de CO₂ y siendo compatible 100 % con SAF (combustible sostenible de aviación).

En lo que a aviación de negocios se refiere, ITP Aero ha reforzado su posición este año con el portfolio de la planta de Hucknall. Entre los hitos en este segmento destacan:

- La entrega de los primeros motores de desarrollo del Pearl 10X, que motoriza el Dassault Falcon 10X.
- La entrega de las primeras unidades de producción del Pearl 700, que motoriza el Gulfstream 700.
- La selección por parte de Gulfstream de los motores PW812 (del que ITP Aero es socio a riesgo y beneficio) para el G400 y del motor Pearl700 para el Gulfstream 800.
- El primer vuelo del Falcon 6X y la certificación por parte de las autoridades canadienses (obtención del certificado de tipo TCAA) del motor PW812D que motoriza el avión Dassault Falcon 6X.
- La entrega del primer módulo reparado del motor PW800 y la ampliación del contrato de servicios de MRO con P&W Canadá para la serie de motores P&W800, del que ya hay más de 280 motores en servicio.

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

Defensa

En defensa cabe destacar el acuerdo de colaboración alcanzado con Safran Aircraft Engines y MTU para el desarrollo, producción y soporte del motor del Next-Generation Fighter (NGF), elemento central del FCAS (Futuro Sistema Aéreo de Combate).

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

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

1. Consorcio Eurojet

Motor EJ200 para el Eurofighter. Durante 2021 se han entregado los dos primeros Eurofigh-

ter Typhoon a Kuwait para la modernización de su fuerza aérea dentro del contrato de adquisición de 28 aviones de combate firmado en 2015. También es relevante la firma entre ITP Aero y la compañía aeronáutica saudí MEPC (Middle East Propulsion Company) para el mantenimiento del módulo de la tobera del EJ200 de la flota de Eurofighter Typhoon de Arabia Saudí.

2. Consorcio Europrop International (EPI)

Motor TP400 para el avión de transporte A400M. Como hitos relevantes cabe destacar la adquisición por el Ministerio de Defensa de Indonesia de dos aviones, así como la compra de dos A400M por la República de Kazajistán.

3. Consorcio MTRI

Motor MTR390-E del helicóptero Tigre HAD.



Avión de transporte militar Airbus A400M.

Actividad Industrial

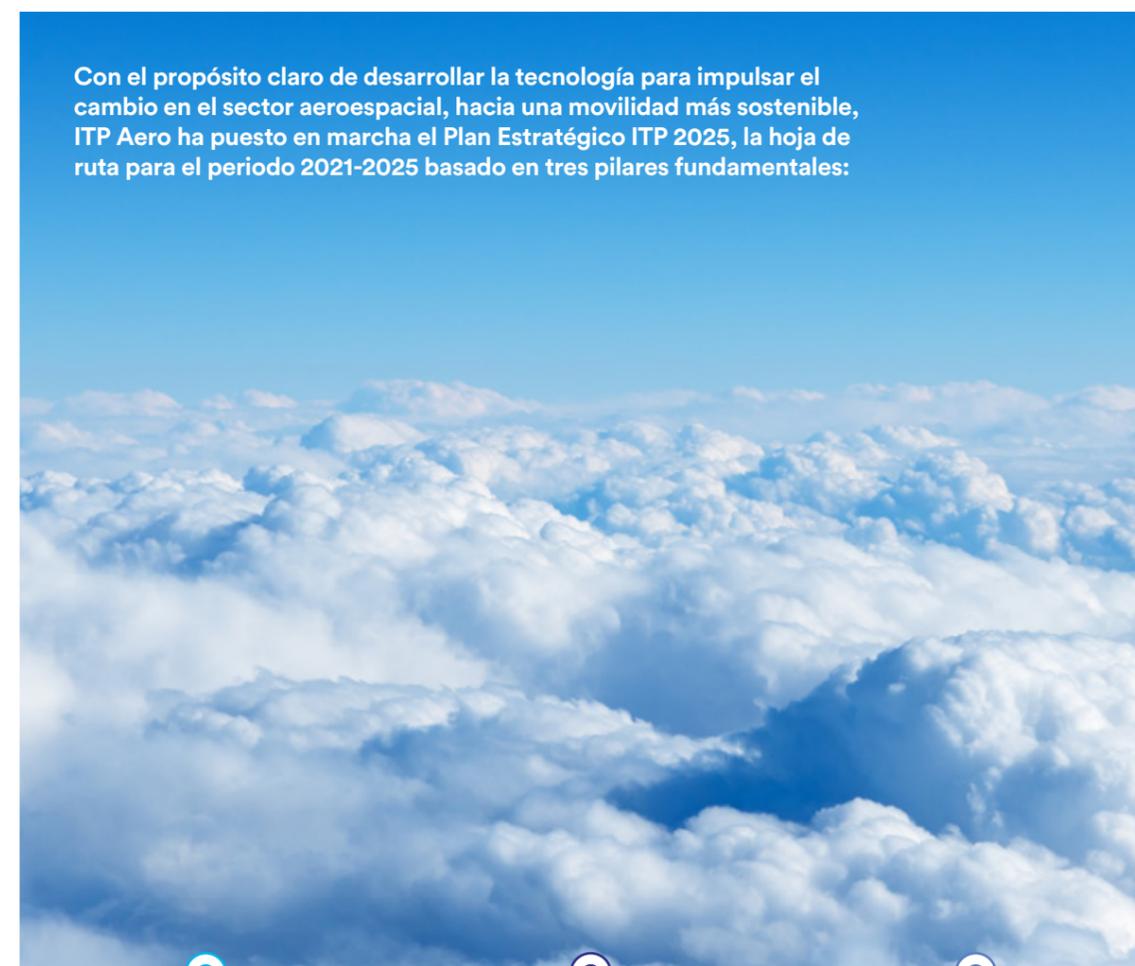
A nivel productivo, la actividad industrial a lo largo del año 2021 se mantuvo en niveles equivalentes a 2020 debido a la continuación de la crisis en el mercado aeronáutico. Como parte del Plan CORE 21, se han identificado diversos proyectos orientados a la recuperación de la actividad industrial.

Cabe destacar la incorporación de la planta de Hucknall (Reino Unido) en las operaciones de ITP Aero, ampliando de forma significativa las capacidades industriales de ITP Aero, así como su portfolio de productos de fabricación.

Entre los planes industriales de 2021 se puede destacar, en Zamudio, la transformación de la nave de discos y NGVs para la generación de espacio industrial dedicado al proyecto NGVs IP o la adecuación de las líneas actuales para la fabricación de nuevas estructuras mecanosoldadas complejas como son los FBHs.

En México es relevante la culminación de la Fase 2 de la línea de producción de tubos de complejidad media en la planta de tuberías de Externals, y el lanzamiento en la planta de Estáticas del plan industrial de sellos mecanosoldados.

1.7. Plan Estratégico ITP 2025

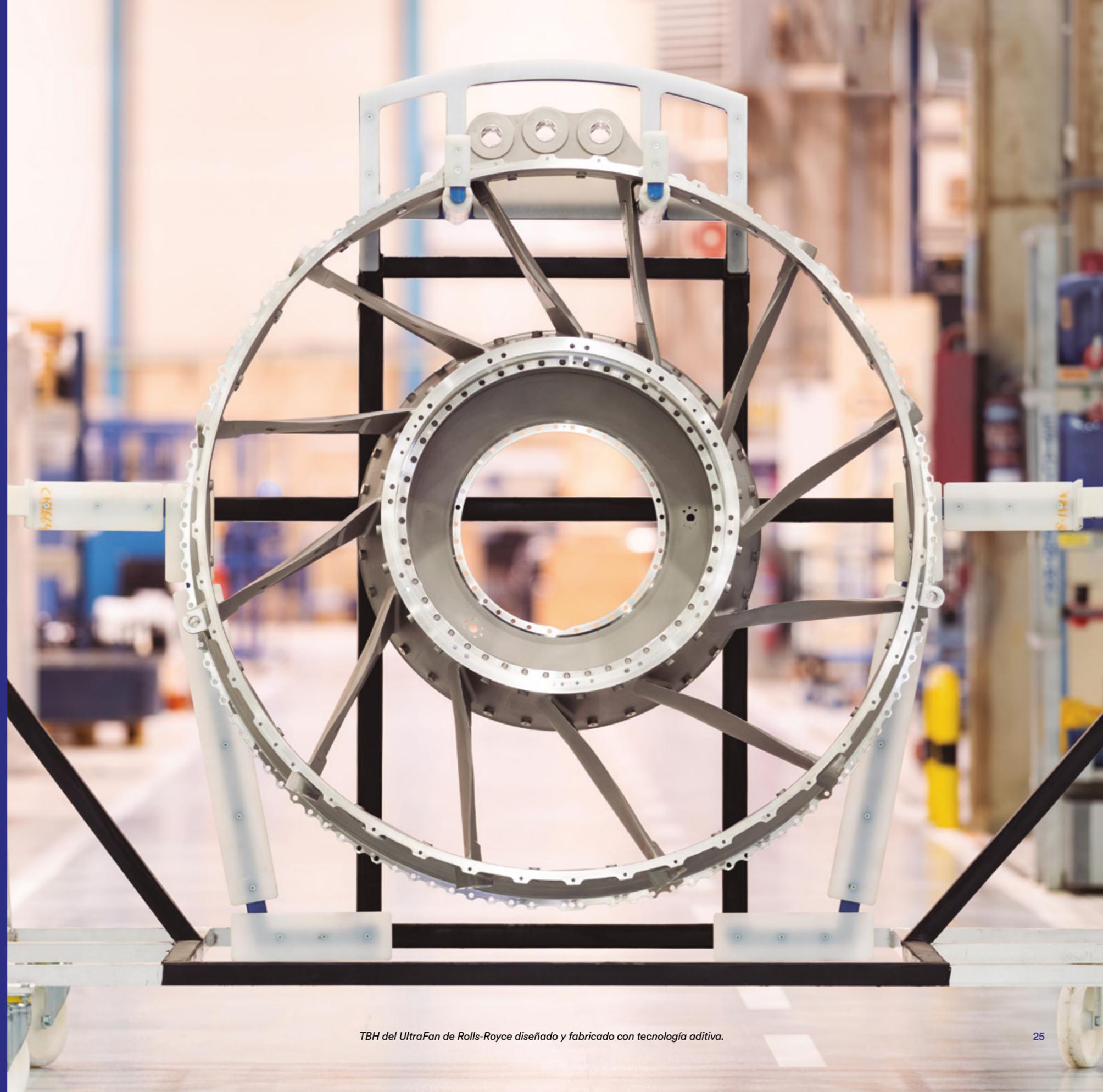


Con el propósito claro de desarrollar la tecnología para impulsar el cambio en el sector aeroespacial, hacia una movilidad más sostenible, ITP Aero ha puesto en marcha el Plan Estratégico ITP 2025, la hoja de ruta para el periodo 2021-2025 basado en tres pilares fundamentales:



2

Hitos de desarrollo 2021



Diseño y fabricación de una de las principales estructuras del nuevo motor aeronáutico UltraFan® de Rolls-Royce, el TBH

ITP Aero ha diseñado y fabricado el TBH (Tail Bearing Housing) del primer prototipo del motor UltraFan® de Rolls-Royce mediante tecnología aditiva. El TBH es una de las estructuras principales del motor, siendo uno de los dos elementos de unión entre la aeronave y el motor. Los criterios propios de diseño y fabricación de ITP Aero han permitido un ahorro del 25 % de material en su fabricación en comparación a otros procesos de producción utilizados en la actualidad.

El TBH es una estructura crítica, capaz de soportar condiciones de carga para todas las condiciones de operación. Aloja los rodamientos en los que se apoya el eje que mueve el fan frontal, principal elemento propulsor del motor.

El demostrador del motor UltraFan® es la base de una futura familia de motores con capacidades básicas mejoradas y una nueva arquitectura de motor que será un 25 % más eficiente que la primera generación de motores Trent. El motor UltraFan® podrá utilizar 100 % de SAF (combustible de aviación sostenible).

El TBH del UltraFan® incorpora paneles de atenuación acústica desmontables, fabricados también mediante impresión 3D, consiguiendo una reducción del 50 % de la potencia acústica emitida por la turbina, lo que puede resultar crítico para la certificación del motor y la aeronave. La reducción del ruido será un factor clave para que las futuras tecnologías alcancen el objetivo de

ACARE de reducir el ruido percibido en un 65 % aproximadamente para 2050.

La tecnología aditiva, también conocida como impresión 3D, utilizada para la fabricación del TBH es el método de fusión selectiva por láser. Primero, el modelo 3D del componente se divide digitalmente en capas individuales, y a continuación un láser funde la súper-aleación en polvo hasta formar el componente capa por capa. Este método permite producir componentes de geometría compleja, utilizando solo pequeñas cantidades de polvo y menor número de herramientas.



ITP Aero se une al programa "Race to Zero" de la ONU y se compromete a ser neutra en carbono en 2050

En 2021, ITP Aero se sumó a la campaña de Naciones Unidas "Race to Zero" a través del programa "Business Ambition to 1.5 °C", por el que se compromete a ser una compañía neutra en emisiones de carbono para el año 2050. Como primer paso hacia este objetivo, ITP Aero se ha comprometido a alcanzar la neutralidad de emisiones de carbono en sus operaciones en 2030. Este compromiso medioambiental forma parte del plan de ITP Aero para promover su tecnología con impacto en el desarrollo sostenible y para desempeñar un papel de liderazgo hacia una industria de la aviación con emisiones netas cero de carbono.

Como parte de este compromiso, ITP Aero se compromete a:

- Continuar su inversión en investigación y desarrollo (I+D) en busca de productos cada vez más eficientes y soluciones sostenibles para hacer frente al reto climático y participar en la descarbonización de la economía mundial.
- Aprovechar al máximo el efecto tractor de ITP Aero en la cadena de suministro local para promover la descarbonización en las operaciones de sus proveedores.
- Promover la colaboración entre los diferentes públicos de la empresa hacia actividades de crecimiento sostenible con un claro impacto positivo en las comunidades locales.
- Publicar una hoja de ruta como parte de su estrategia futura para establecer el camino hacia las emisiones netas cero de carbono para 2050.

ITP Aero “Miembro Fundador” del programa Clean Aviation de la UE

El programa de la Unión Europea **Clean Aviation**, para la descarbonización del sector aeronáutico, se basa en la alianza público-privada y pretende impulsar la investigación y los avances tecnológicos hacia una demostración de alto impacto, con el apoyo de una financiación pública de 1.700 millones de euros. Los socios privados del programa contribuirán adicionalmente a la iniciativa con al menos 2.400 millones de euros mediante la realización de programas de trabajo adicionales y

la cofinanciación de actividades. El objetivo final es conseguir que la aviación europea produzca cero emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050.

Como miembro fundador, ITP Aero participa como empresa independiente en la orientación estratégica y la ejecución de las operaciones y actividades, así como en los órganos de decisión de Clean Aviation.



Clean Aviation pretende transformar el sector aeronáutico mediante el desarrollo de ambiciosas tecnologías de cero y bajas emisiones. El programa identifica tres tecnologías principales que lo harán posible:

ARQUITECTURAS HÍBRIDAS Y ELÉCTRICAS

Promoviendo la investigación de nuevas arquitecturas de motores eléctricos híbridos y su integración; y tecnologías de maduración hacia la demostración de nuevas configuraciones, conceptos de energía a bordo y control de vuelo.

ARQUITECTURAS AERONÁUTICAS ULTRAEFICIENTES

Para atender las necesidades de corta y media distancia con configuraciones innovadoras de turbinas de gas que ayuden a reducir las emisiones.

TECNOLOGÍAS DISRUPTIVAS

Para los aviones propulsados por hidrógeno. Permitir que los aviones y los motores aprovechen el potencial del hidrógeno como combustible alternativo.

Acuerdo de colaboración con Safran Aircraft Engines y MTU Aero Engines para impulsar el avión europeo de combate de próxima generación (NGF)

En el mes de abril de 2021, Safran Aircraft Engines, MTU Aero Engines e ITP Aero alcanzaron un acuerdo general de cooperación para el desarrollo, producción y soporte del motor del Next-Generation Fighter (NGF), elemento central del FCAS (Future Combat Air System).

La incorporación de ITP Aero al programa, junto con la nueva joint venture EUMET formada por MTU y Safran Aircraft Engines, permite un reparto igual de la carga de trabajo entre Francia, Alemania y España. EUMET será el contratista con las naciones para todas las actividades del motor relacionadas con el caza de nueva generación, con ITP Aero como socio principal.

Dentro de EUMET, Safran Aircraft Engines liderará el diseño y la integración global del motor, mientras que MTU Aero Engines dirigirá las actividades de servicio del motor.

ITP Aero se integrará plenamente en el diseño del motor y desarrollará la turbina de baja presión y la tobera, entre otros elementos.



Infografía FCAS.

Acuerdo con Pratt & Whitney Canada para los motores PW812D

A través de este acuerdo ITP Aero se encarga del diseño, fabricación y montaje de los módulos Mid Turbine Frame (MTF) y Low Pressure Compressor (LPC) del motor PW812D.

El PW812D es un motor desarrollado por Pratt & Whitney Canada para propulsar el nuevo avión de negocios Falcon 6X de Dassault, que está diseñado para ofrecer los mejores estándares del mercado en términos de ahorro de combustible, fiabilidad y sostenibilidad.

Las primeras entregas de los módulos han tenido lugar en 2021 y se estima que una vez que el motor entre en servicio, a finales de 2022, su producción se prolongará durante dos décadas.

ITP Aero es socio a riesgo y beneficio del motor PW812D, realiza las operaciones en sus centros de México y Reino Unido.

ITP Aero firma con Pratt & Whitney Canada un contrato MRO para los motores PW814 y PW815

A través del contrato ITP Aero prestará servicios de mantenimiento para los motores PW814 y PW815 de Pratt & Whitney Canada, una colaboración mediante la cual ITP Aero se ha convertido en el proveedor exclusivo de servicios Original Equipment Maintenance, Repair and Overhaul (OEMRO) para los módulos MTF (Mid Turbine Frame) y LPC (Low Pressure Compressor) de dichos motores.

Este nuevo contrato tiene una relevancia especial para ITP Aero puesto que se trata del primer contrato MRO con programas del ámbito civil en el que la compañía es socio a riesgo y beneficio (RRSP).

ITP Aero participa en el programa PW800 como socio a riesgo y beneficio (RRSP) desde 2011. En la familia de motores PW800, ITP Aero es responsable del diseño, desarrollo, producción, montaje y mantenimiento (aftermarket) de los módulos LPT (low pressure compressor) y de los Mid Turbine Frames (MTF). Los motores de la familia PW800 de Pratt & Whitney Canada se han desarrollado utilizando tecnologías avanzadas de fabricación y uso de materiales sostenibles. Los motores PW800 equipan los aviones Gulfstream G500, con la versión PW814, G600, con motor PW815 y los aviones Falcon 6X con el PW812D.



Avion de negocios Gulfstream G500.

3

Integración de la planta de Hucknall



Uno de los principales hitos del año tuvo lugar en el mes de mayo con la integración de la planta de Hucknall (East Midlands, Reino Unido) y de su plantilla a ITP Aero, reforzando el posicionamiento de la empresa como compañía líder global del sector aeronáutico.

Los productos fabricados en Hucknall, que incluyen *fabrications* (componentes fabricados complejos), *combustores*, y *fan outlet guides vanes* (OGVs), que son complementarios a los fabricados en otras instalaciones de ITP Aero, se suman al portfolio de productos de la empresa; generando nuevas oportunidades de mercado.

Como resultado de la integración, el Reino Unido se convierte en el segundo país más importante en términos de plantilla y presencia industrial para ITP Aero, con tres centros (Hucknall, Whetstone y Lincoln) y 805 empleados.

El centro de Hucknall es un referente en la industria de la aviación. Durante la Segunda Guerra Mundial, la planta de Hucknall fue el lugar donde se realizó el primer vuelo del P-51 Mustang con el motor Merlin y el escenario del desarrollo de los aviones de despegue vertical, que se probaron por primera vez en 1954. ITP Aero está comprometido a mantener el importante legado aeronáutico de Hucknall y a seguir apoyando su papel en el futuro de la aviación, trabajando de cara a un sector cada vez más sostenible, a través de programas como el UltraFan® de Rolls-Royce.

Es relevante destacar que la integración de los sistemas IT de ITP Aero en Hucknall no se completó hasta el mes de diciembre de 2021 y, por lo tanto, ha sido complejo para la compañía recopilar todos los datos GRI que exige la Ley para este documento. En aquellos casos que no ha sido posible, se detalla debidamente.



4

Acuerdo de venta para la compra de ITP Aero



En el mes de septiembre de 2021, Rolls-Royce firmó un acuerdo definitivo para vender el 100 % de ITP Aero por 1.700 millones de euros a Bain Capital Private Equity, que lidera un consorcio de empresas vascas y españolas compuesto por SAPA y JB Capital.

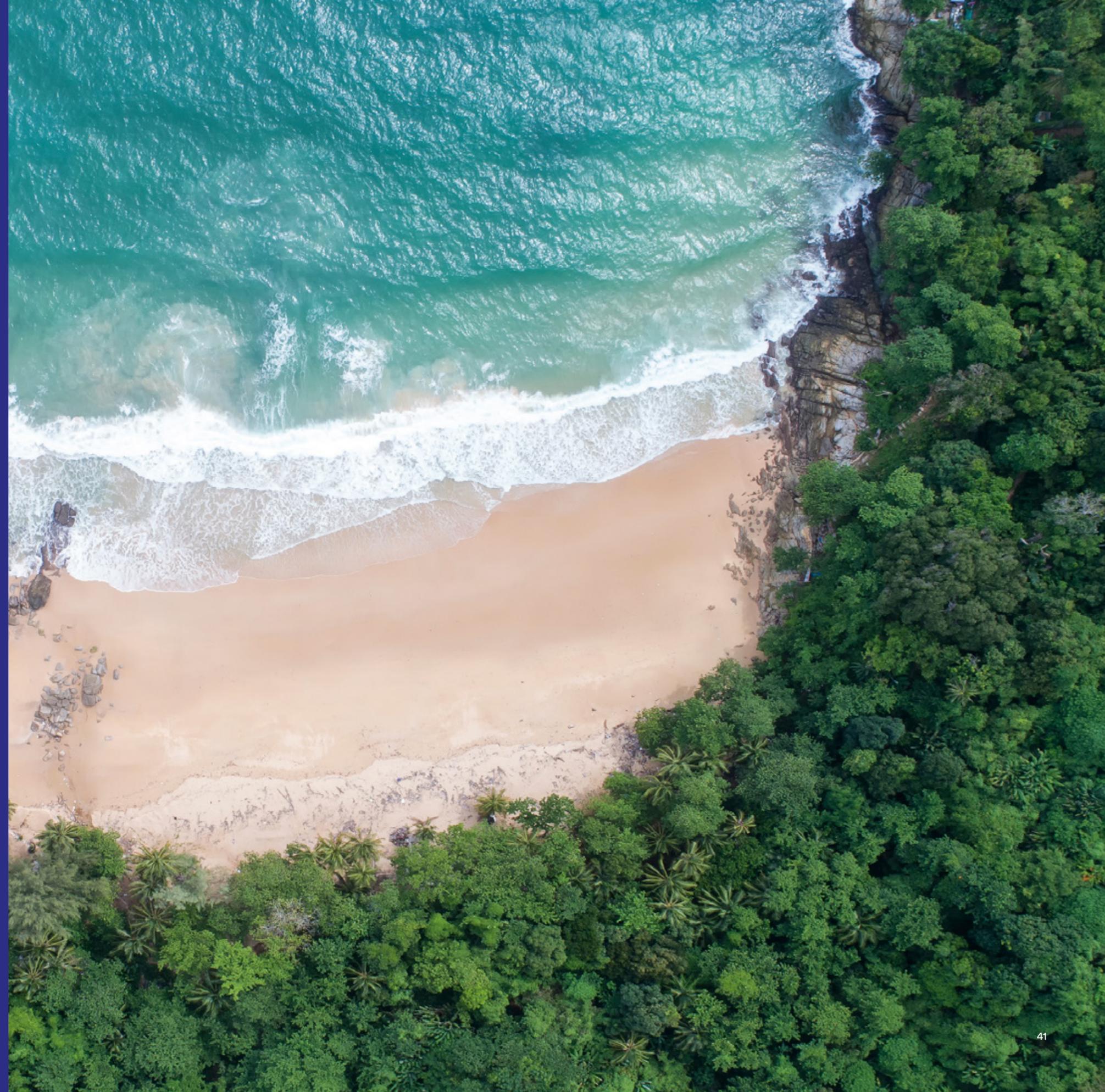


Bain Capital ayudará a impulsar el plan industrial y estratégico de ITP Aero y fomentará la expansión del negocio de la compañía, que seguirá siendo un socio clave a largo plazo de Rolls-Royce, con un compromiso en sostenibilidad con todos los grupos de interés.

5

Sostenibilidad

El propósito de ITP Aero es desarrollar la tecnología para impulsar el cambio en el sector aeroespacial, hacia una movilidad más sostenible.



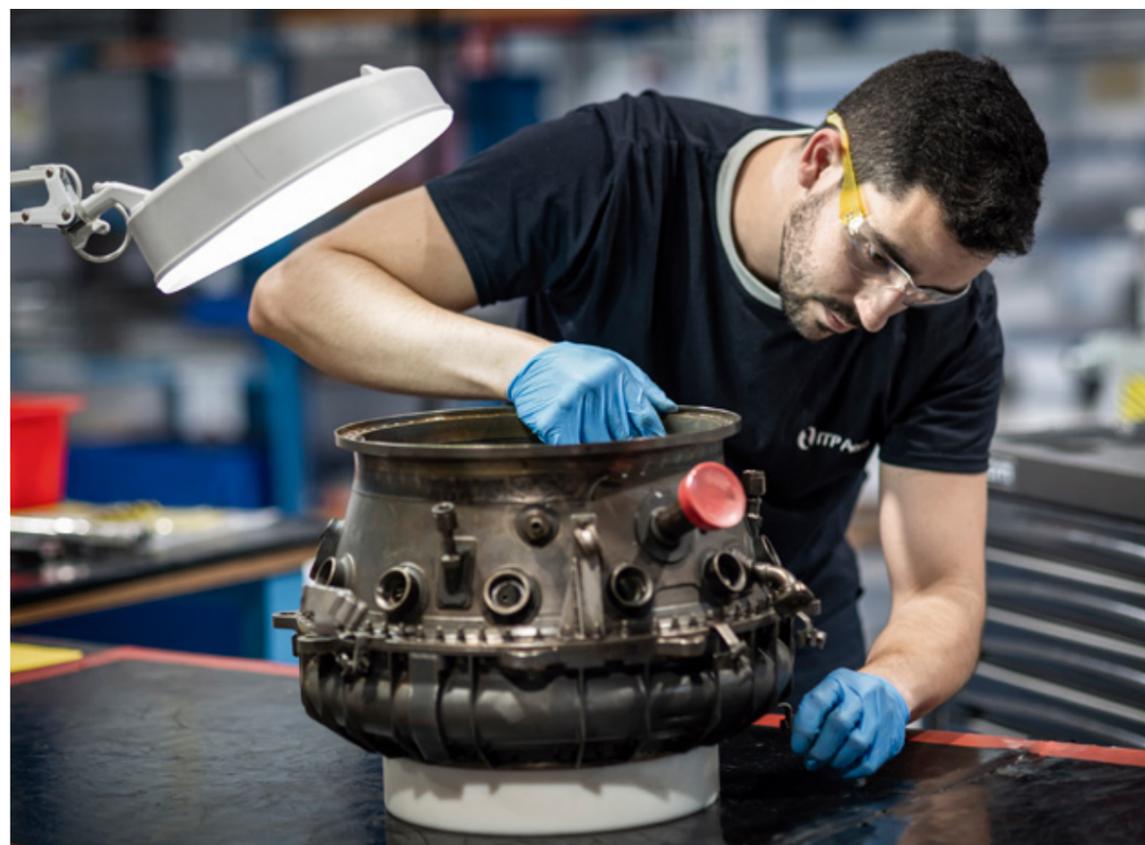
5.1. Ética y cumplimiento

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 compliance 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.

Integración de Hucknall

Es importante resaltar el compromiso del equipo de ética y cumplimiento por desplegar las políticas y procedimientos de cumplimiento en esta nueva planta desde el primer día de la integración, tal y como se explicará en los siguientes apartados.



5.1.1. 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, tiene implantado desde el año 2020 un sistema de gestión de compliance penal que 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.

Muy relevante es que, durante 2021, la compañía ha sometido a auditoría su Sistema de Gestión de Compliance Penal según las Normas ISO 37001 de Anti Corrupción y Soborno y la UNE 19601 de Compliance Penal. Al finalizar 2021, ITP Aero cuenta con un informe favorable por parte de AENOR previo a la emisión de los Certificados de ambas normas y solo pendiente de trámites administrativos.

ITP Aero cuenta con un 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.

El órgano responsable de cumplimiento penal se reúne periódicamente y analiza la información reportada por la función de Ética y Cumplimiento y emite, anualmente, un informe al Consejo de Administración en materia de Compliance.

De la misma forma, durante 2021 se ha reforzado el esquema de gobierno y reporte del sistema de gestión incluyendo revisión del sistema por el Comité Ejecutivo de la compañía.

En 2021 se ha puesto en marcha el Grupo de Cumplimiento; un canal de comunicación entre la función de Ética y Cumplimiento y todas las áreas de la compañía con atribuciones de Compliance.

Además, el Comité Know Your Partner, gestiona las autorizaciones de terceros de alto riesgo y los temas relevantes relacionados con terceros.

5.1.2. Código de conducta y políticas

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 ética y cumplimiento.

El día en que se integró la planta de Hucknall en ITP Aero, se desplegaron todas las políticas de ética y cumplimiento y se compartió el código de conducta con los nuevos empleados de la compañía.

Además del código de conducta, existen las siguientes políticas en el ámbito de ética y cumplimiento (muchas se han revisado en 2021 para adecuarse al sistema de gestión de compliance penal):

Política de compliance global

La política global de cumplimiento, 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

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.

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.

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.

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.

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.

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

La política y el procedimiento “Know your partner” (KYP) establece 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 y sus accionistas, 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 partner de alto riesgo, entendido como tal el agente, promotor o intermediario que representa a la compañía y la ayuda a comercializar y distribuir sus productos y servicios, o realizan trámites frente a la administración en nombre de la compañía.

ITP Aero cuenta con un sistema de gestión de partners de alto riesgo 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 solo contratará cuando exista una verdadera necesidad desde el punto de vista empresarial, y tras un minucioso examen de los candidatos propuestos. Para ello, en 2021 se ha implantado una herramienta para la gestión del riesgo asociado a terceros (GAN Integrity).

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.

Durante el 2021, se han identificado y analizado a los terceros del nuevo centro de Hucknall, la mayoría proveedores de bienes materiales, según el proceso de know your partner de ITP Aero. Se han incorporado a la herramienta de gestión de terceros de ITP Aero asignándoles su riesgo correspondiente.

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. Durante el año 2021 se ha procedido a la actualización de la política de contribuciones benéficas y patrocinio social, así como del flujo de aprobación asociado para incluir más controles de cumplimiento en este tipo de acciones sociales.

La compañía ha realizado, durante el último año, aportaciones y donaciones a ONGs y fundaciones por valor de 179.433 €, destacando los 97.319 € donados al Patronato de la Fundación Museo Guggenheim de Bilbao y los 25.000 € dedicados a promover las ciencias de la programación en las nuevas generaciones a través del movimiento internacional Code.org.

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.

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.

Canales

ITP Aero tiene el compromiso de crear y mantener un entorno en el que se puedan plantear preguntas o inquietudes acerca de ética y cumplimiento sin miedo a represalias y muestra de ello es la línea ética que se puso en marcha en 2015 y que ha sido actualizada durante el año 2021.

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 2021 se han registrado 11 denuncias relacionadas con los principios del Código de conducta, no quedando ninguna de ellas sin investigar. De esos 11 casos, 4 fueron por acoso y discriminación y 7 por comportamiento poco 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.

ITP Aero cuenta con 46 LEAs distribuidos en todos los centros y países en los que opera. Durante 2021 los LEAs han reportado 34 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.

Los nuevos empleados de la planta de Hucknall tienen acceso a la Línea Ética de ITP Aero. Durante el año 2021 no se ha reportado ninguna denuncia.

Estos canales se promueven y dan a conocer a través de la política "Tú hablas".

5.1.3. 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 2021 se han puesto en marcha diferentes campañas de sensibilización y de concienciación de los empleados en la cultura de cumplimiento. Es relevante la formación que se ha dado a toda la compañía sobre conflictos de intereses.

Asimismo, y siguiendo las indicaciones de las normas UNE 19601 e ISO37001, se ha identificado al personal especialmente expuesto a riesgos penales –incluyendo los nuevos empleados en Reino Unido– y se ha iniciado un proceso de cualificación para el correcto conocimiento de sus responsabilidades respecto a compliance penal y antisoborno.

La comunicación durante 2021 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.



5.2. Medio ambiente

5.2.1.

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 la Conferencia de Naciones Unidas sobre el cambio climático celebrada en París en 2015 (COP21) se estableció un acuerdo, adoptado por 196 países, con el objetivo de limitar el calentamiento mundial a 1,5 grados centígrados, en comparación con los niveles preindustriales. En octubre de 2021, la Asamblea General Anual de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) aprobó una resolución para conseguir cero emisiones netas de CO₂ en 2050, un compromiso de la industria del transporte aéreo en línea con el objetivo del Acuerdo de París.

El Plan Estratégico ITP 2025 (periodo 2021-2025) establece como propósito de la compañía desarrollar la tecnología para impulsar el cambio en el sector aeroespacial hacia una movilidad más sostenible. De esta manera se establece la sostenibilidad como una de sus tres líneas estratégicas de actuación.

Es por ello que, tal y como se ha descrito en el apartado de Hitos de Programa, ITP Aero se ha sumado a la campaña de Naciones Unidas "Race to Zero" a través del programa "Business Ambition to 1.5 °C", por el que se compromete a ser una compañía neutra en emisiones de carbono para el año 2050. De la misma forma, durante 2021, la compañía se convirtió en miembro fundador el programa de la Unión Europea "European Partnership for Clean Aviation", también conocido como Clean Aviation, para la descarbonización del sector aeronáutico.



Piezas diseñadas y producidas mediante fabricación aditiva.

5.2.2.

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.

En este sentido, cabe destacar los hitos tecnológicos que ITP Aero está cumpliendo en el programa UltraFan® de Rolls-Royce, una nueva arquitectura de motor aeronáutico que establecerá un nuevo estándar de eficiencia y comportamiento medioambiental, reduciendo el consumo de combustible en un 25 % en comparación con la familia de motores Trent actualmente en servicio.

5.2.3.

Operaciones

Gestión ambiental

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

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.

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.

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.

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 área 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.

En 2021,

- El Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco emitió un informe sobre el centro de Zamudio que determina un alto grado de cumplimiento de la planta en relación a los requisitos y condiciones señaladas en la Autorización Ambiental Integrada.
- ITP Aero renovó el certificado de gestión Ambiental según la Norma UNE-EN ISO 14001 de grupo y el registro EMAS de los centros de Zamudio y Alcobendas.
- Se presentó en la Comunidad de Madrid la declaración de garantía financiera exigida por la Ley 26/2007 de Responsabilidad Ambiental para la planta de Ajalvir en base a un análisis de riesgos realizado ad hoc.

Es relevante señalar que la nueva planta de la compañía en Hucknall (Reino Unido) cuenta con las certificaciones ambientales como centro de Rolls-Royce – su anterior propietario – y a cierre de 2021 se encuentra planificada la auditoría de certificación 14001, para comienzos de año 2022.

Destacar que los centros de ITP Aero no han recibido ninguna multa o sanción relacionada con normativa ambiental en los dos últimos años (2020 y 2021).

Además, durante 2021 se han logrado mejoras ambientales debido a la implementación de objetivos relacionados con energía, residuos y CO₂ que se detallan a continuación.

Uso sostenible de recursos

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.

** 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, 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). Se incorporan datos de la nueva planta de la compañía en Hucknall desde el mes de mayo de 2021.*

Agua

En 2021 se ha producido un aumento de consumo de agua de 21% (debido al incremento de actividad y la creación de nuevas líneas, así como la integración de la planta de Hucknall). El consumo de agua en las instalaciones en España proviene en su mayoría de la red municipal de abastecimiento y es utilizada para los procesos productivos, aunque también de forma residual para el consumo en oficinas. Las aguas residuales e industriales, se vierten a la red municipal de saneamiento, siempre cumpliendo con la legislación vigente en materia de vertidos.

Durante el año 2021 se ha recibido el visto bueno del Consorcio de Aguas Bilbao Bizkaia para aumentar periodicidad de las analíticas periódicas en las instalaciones de Zamudio por buenos resultados anteriores.

En el caso de México, destaca la importante reducción en el consumo de agua (de pozo) debido a las medidas puestas en marcha por la compañía, como son la mejora de las instalaciones sanitarias, las mejores y reubicación del sistema de rociadores para riego y la habilitación de una fosa para la captación de agua de lluvia.

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

El compromiso por garantizar la seguridad de las personas en todos los centros de trabajo, derivado de la crisis Covid-19, ha supuesto un consumo mayor de energía. En este sentido, la medida más generaliza en oficinas ha sido el reajuste de la circulación del aire relacionado con la ocupación del edificio.

En las instalaciones ubicadas en **España**, el consumo energético principal proviene del gas natural y electricidad.

Con el fin de mejorar la eficiencia y ahorro en cuanto a gasto energético, en 2021 se han implantado una serie de medidas en distintos centros de trabajo en España como son:

- Sustitución de luminarias por tecnología LED en instalación de iluminación interior y exterior en las instalaciones de Zamudio, Ajalvir Barakaldo y Sestao.
- Sustitución de la fachada por fachada ventilada en las instalaciones de Barakaldo y Sestao.
- Sistema de aprovechamiento del calor del compresor para la climatización de las instalaciones de la compañía en Derio.

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. Durante el 2022 se instalarán medidores que permitirán conocer el ahorro real de esta instalación.

En **México**, el uso del gas natural ha desaparecido tras la remodelación completa del comedor y la sustitución de los equipos de gas por eléctricos de bajo consumo.

De esta manera, el consumo energético principal proviene de la energía eléctrica. En el 2021 ha habido una importante reducción del consumo de energía debido a un cambio de los compresores y a la bajada de producción.

El total de energía consumida en los centros de España y en la planta de Hucknall (Reino Unido) y el 90 % del consumo eléctrico en México es de origen renovable.

5.2.4. Protección de la biodiversidad

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

Gestión de los 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.

A nivel de grupo destaca una reducción de un 25 % en el volumen de residuo no peligroso generado y un aumento de un 29 % de residuos peligrosos debido a la integración en la compañía de la planta de Hucknall (Reino Unido).

Además, cabe destacar que se ha gestionado el cambio de destino de ciertos residuos que hasta ahora iban a vertedero, consiguiendo que a partir de diciembre de 2021 vayan a valorización energética, logrando, de esta manera, evitar enviar 35 tn al vertedero.

Es relevante, la construcción en México de una planta de mejora de gestión de viruta que entró en funcionamiento a finales de 2021 y a través de la cual se consigue aumentar la fracción de residuo a recuperar (viruta).

Por último, mencionar 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.

5.2.5. 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 a la capa de ozono y de efecto invernadero

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.

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 estos refrigerantes se realiza para el mantenimiento preventivo de los equipos y, por tanto, para optimizar 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.

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

Ruido

ITP Aero lleva a cabo mediciones periódicas del 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.



5.3. 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**:

1. 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 animarles a ver las posibilidades profesionales que pueden ofrecer, así como en transmitirles su importancia para el desarrollo económico.

2. Medio ambiente

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

3. Arte y patrimonio cultural

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

4. Inversión social

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



5.3.1. 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 2021, la compañía ha retomado las actividades presenciales en sus actividades STEM, una vez relajadas las restricciones de la pandemia y siempre cumpliendo medidas de seguridad Covid-19. Las más relevantes son:

- **A comienzos de año, ITP Aero fue la primera empresa industrial española en sumarse al movimiento internacional Code.org, una organización sin ánimo de lucro que promueve el aprendizaje de la programación en edades tempranas y persigue la implantación de las ciencias de la computación como asignatura troncal en los centros educativos.**

A través de este acuerdo, la compañía se convirtió en socio estratégico a nivel internacional de esta organización.

El acuerdo alcanzado con Code.org arrancó el mes de julio con la organización de dos BOOTCAMP – campamento de verano tecnológico - para niños de entre 9 a 14 años en Madrid y Bilbao. Las plazas fueron 100 % beca-

das tanto para público general como para hijos de empleados. En el BOOTCAMP los niños pudieron aprender los principios básicos de la programación y conocer la aplicabilidad de la programación al mundo aeronáutico a través de visitas guiadas, por ingenieros de la compañía, a las plantas de ITP Aero en Ajalvir y Zamudio.

De la misma forma, en el mes de noviembre, ITP Aero y Code.org organizaron en el Museo Guggenheim de Bilbao “la Hora del Código”, un evento en el que niños de entre 9 y 12 años, recibieron una clase práctica y divertida de programación con el objetivo de enseñarles que la programación es accesible para todos.

- También, ITP Aero celebró el **Día Internacional de la Mujer y la Niña en la Ciencia** a través de una campaña para visibilizar el papel de las mujeres ingenieras en el panorama tecnológico actual e inspirar a las mujeres de las nuevas generaciones a apostar por carreras STEM, cuyos perfiles serán muy demandados en los trabajos del futuro.
- Además, es también relevante la colaboración de ITP Aero con el programa **STEAMsare**, un programa creado por el departamento de Educación del Gobierno Vasco con la colaboración de Innobasque para el impulso de la educación STEAM en Euskadi. Estas actividades tienen la particularidad de una alta colaboración entre el personal docente de los centros de enseñanza y las empresas para que los alumnos puedan poner en contexto real las materias STEM y entender su importancia y aplicación a distintos ámbitos.
- ITP Aero lleva tres años apoyando 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. En 2021 cabe destacar el patrocinio de los Premios Ejército del Aire que buscan fomentar la cultura aeronáutica, la creación artística y los valores de las Fuerzas Armadas.

Inversión social

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 2021, han sido seleccionados tres proyectos sociales propuestos por los empleados de la compañía:

- Obra Social Ischadía - Proyecto Puppy (Bilbao) para el apoyo a niños con TEA (Trastorno de Espectro Autista) a través de perros de asistencia.
- Fundación Blanca Morell - Proyecto para la identificación precoz y correcta del tipo de tumor en niños con cáncer cerebral (Madrid).
- Fundación Sociedad Protectora de los Niños - Proyecto Tewecado de Santa María de Guadalupe para dar atención a niños de la etnia rarámuris (Chihuahua – México).



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

5.3.2.

Socios estratégicos para la innovación

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 y Universidades

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

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

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

De la misma forma, ITP Aero es socio del Clúster de Aeronáutica y Espacio del País Vasco (HEGAN), asociación que agrupa al sector aeronáutico y espacial vasco facilitando su competitividad mediante la cooperación e innovación entre las empresas y otros agentes.

Además, ITP Aero es socio fundador 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 es socio y miembro de la Junta Directiva 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.

5.4. 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. Igualmente cuenta con planes de desarrollo en otros procesos, como chapa y conformado, herramientas, procesos de auxiliares de fundición, etc.

Sin embargo, debido a la pandemia de Covid-19, la demanda de productos bajó de manera sustancial y, en consecuencia, la carga de trabajo, principalmente el año 2020. Si bien, en 2021 se ha experimentado una leve recuperación, no se espera volver a números de 2019 hasta 2023-2025. Esta situación ha derivado en un reajuste de la cadena de suministro – para adaptarla al nuevo tamaño del mercado – que la compañía ha llevado a cabo mostrando especial atención a la cadena de suministro local y tratando de minorar, en la medida de lo posible, su impacto. Este trabajo iniciado en junio 2020, concluyó en enero 2022.

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 a través de la definición del Proceso de Desarrollar Cadena de Suministro (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, tal y como se ha detallado en el capítulo de ética y cumplimiento.

De la misma forma, ITP Aero dispone de un sistema de supervisión y hace auditorías periódicas a sus proveedores. En 2021 se han realizado 86 auditorías, un número significativamente superior a 2020, debido principalmente a la evolución positiva de la pandemia. No obstante, ésta continúa influyendo en el proceso, de forma que en muchos casos se hace necesaria la utilización de herramientas digitales.

Las auditorías realizadas, en línea con años anteriores, han sido en general satisfactorias con un 85 % de éxito (minor findings u observaciones).

5.5. 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.



5.5.1. 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, producción y mantenimiento. 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 2021, y continuando con el trabajo realizado en 2019 y 2020, se han revisado 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 seis principios que rigen el planteamiento de seguridad de los productos:



1. 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.

2. 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.

3. 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.

4. 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 procesos productivos y sus proveedores cumplan con sus especificaciones.

5. 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.

6. "Cultura Justa"

Se alienta a todos a informar cualquier problema de seguridad del producto en un contexto de "Cultura Justa", donde las personas no sean castigadas por acciones, omisiones o decisiones tomadas por ellos que sean acordes con su experiencia y capacitación, pero donde no se toleran negligencias graves, violaciones intencionales y actos destructivos.

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

5.5.2. 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.

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.

Periódicamente se lanzan campañas de comunicación en los canales internos de la compañía para sensibilizar y concienciar a los empleados en la protección y seguridad de la información. Además, ITP Aero cuenta con un Comité de Seguridad con periodicidad trimestral, que coordina las acciones en materia de seguridad y protección de datos.

5.5.3. Ciberseguridad

Para ITP Aero la seguridad es uno de los pilares en los que sustenta cada una de las acciones que lleva a cabo. En este sentido, las circunstancias especiales a raíz de la pandemia del Covid-19 han causado un cambio en el modelo de trabajo estableciéndose el teletrabajo como una forma habitual de trabajo en la compañía.

Esto ha provocado el tener que reforzar las infraestructuras de comunicaciones, revisar las políticas de seguridad y dar nuevas soluciones según las diferentes necesidades, ofreciendo el mismo nivel alto de protección ante ciberamenazas independientemente del entorno físico o lógico en el que se encuentre trabajando el usuario y, siempre basando los cambios y nuevas tecnologías en los estándares de seguridad establecidos para la entidad.

La compañía promueve hábitos seguros y trabaja en la concienciación de los empleados mediante recursos formativos de divulgación interna, de forma que las personas que conforman el equipo estén alerta y sepan identificar y actuar ante cualquier amenaza basada en engaños o suplantaciones de identidad.

5.5.4. Sistema de quejas y reclamaciones

Debido a que la actividad llevada a cabo por ITP Aero está centrada plenamente en el canal B2B (Business to Business) y, basándose en la definición de consumidor establecida en el Código de Comercio, no se considera de aplicación el desarrollo de políticas que establezcan medidas para proteger la seguridad y salud de sus consumidores. Pese a ello, la calidad es un pilar clave en la estrategia de la relación con el cliente de ITP y es por ello que se desarrollan las actividades descritas a continuación y se procede a incluir en este documento la información referente a las quejas y reclamaciones recibidas.

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 inmediatamente acciones de contención y 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.

Durante el año 2021 se ha dado un paso más en la gestión de las reclamaciones de cliente, alineándola con la gestión por procesos definida en ITP Aero. De este modo se ha integrado la gestión de reclamaciones en Producción, que incluye los procesos Lanzar Nuevo Producto y Suministrar Producto, con las reclamaciones del proceso Dar Soporte en Servicio de MRO.

De un total de más de un millón de piezas entregadas a cliente durante el año 2021, la compañía ha gestionado 194 reclamaciones en los tres procesos cliente, de las cuales 65 han sido responsabilidad de ITP Aero. Esto supone una mejora también en el número de escapes contabilizado en partes por millón (ppm), con un total de 46 ppm. 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 impactos ocasionados al cliente, y que se monitoriza de manera mensual.

5.6. 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 las tablas situadas en el anexo de este documento se desglosan los beneficios, impuestos de sociedades pagados y subvenciones recibidas en cada uno de los países en los que ITP Aero tiene presencia.



6

Personas



** En mayo del año 2021 se produjo la integración de la planta de Huc-knall en el grupo ITP Aero. A los efectos de esta sección, se han considerado los datos de dicha sociedad (ITP Aero UK), excepto donde se menciona específicamente, al no disponer la compañía de información del año 2021 completo.*

6.1. 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 2021 alcanzó los 4.175 empleados, lo que supone un incremento del 17 % respecto al año anterior. Este crecimiento de plantilla se explica por la incorporación de la entidad ITP Aero UK en el grupo.

Adicionalmente, en las sociedades de España, se han suspendido contratos por un número determinado de días laborables bajo Expedientes de Regulación Temporal de Empleo que se aplicaron a lo largo del año de manera completa o parcial según la sociedad considerada. En Reino Unido también se han aplicado medidas de ajuste temporal de empleo (conocidos como *furloughs*) y en México se han establecido días de vacaciones no pagadas (paros técnicos).



6.2. Contratación

En esta sección no se incluyen datos de ITP Aero UK por carecer de datos 2020 e intermedios del 2021.

ITP Aero prima la calidad en el empleo. Por ello, cabe destacar que en 2021 se mantiene, a pesar de los ajustes de personal derivado de la crisis anteriormente indicada, la proporción de contratos indefinidos (96 %) respecto a los temporales (4 %) y son mayoría las contrataciones a tiempo completo (98 %), con muy pocas contrataciones a tiempo parcial (2 %). Los contratos indefinidos han bajado un 1 % respecto al 2020 y los contratos temporales han subido un 3 % respecto al cierre del mismo año, en el primer caso explicado por la necesidad de realizar ajustes de empleo.

La evolución respecto al ejercicio del 2020 en lo que se refiere a contratación a tiempo completo o tiempo parcial es negativa, con un descenso del 1 % en los contratos a tiempo completo y un ascenso del 14 % en los contratos a tiempo parcial.

En 2021 ha habido 97 despidos, comparados con los 259 despidos realizados en el año 2020, que se explica por los ajustes antes mencionados, lo que supone una reducción del 63 %.

6.3. Brecha salarial y remuneración media

En esta sección no se incluyen datos de ITP Aero UK por carecer de datos de 2020 e intermedios del 2021.

La política retributiva aplicada por ITP Aero se aplica de forma objetiva, careciendo de influencia alguna las cuestiones de género y diversidad.

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 2021 entre el salario medio de las mujeres respecto a los hombres en un 2,1 % (supone una mejora sustancial frente al 5,4 % del año anterior).

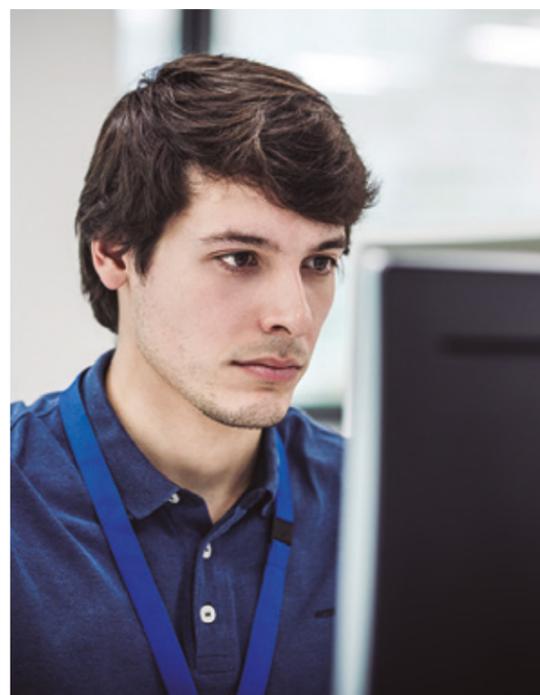
Esta brecha se explica por la presencia mayoritaria de hombres en la compañía, que además tienen mayor antigüedad y realizan trabajos que generan complementos o pluses a los que las mujeres acceden en menor medida, incluyendo expatriaciones. ITP Aero continúa trabajando para eliminar esta brecha.

6.4. 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:

1. Horarios de trabajo

Que favorecen la conciliación.

2. 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 Aero no dispone de una política de desconexión digital formalizada.

3. Flexibilidad horaria

En la llegada al puesto de trabajo (de 1 a 2 horas dependiendo del centro de trabajo) para los trabajos de oficinas.

4. Calendarios con vacaciones

Preferentemente organizadas en los periodos de Navidades, Semana Santa y verano, además de festivos y puentes.

Como consecuencia de la situación de movilidad derivada de la pandemia del Covid-19, ITP Aero ha mantenido el trabajo en remoto de forma híbrida, adaptado a la situación 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 parcialmente 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.

6.5. Cultura

En el Plan Estratégico ITP 2025 la compañía ha querido revisar y reforzar la Cultura en ITP Aero mirando hacia un futuro lleno de retos y cambios.

Esta revisión la ha liderado un equipo de 10 personas de distintas áreas y centros que, respetando las diferentes realidades de ITP Aero, y buscando un eje común.

Ese eje común es una Cultura de Alto Rendimiento con nuevos valores y comportamientos que marcan la “personalidad” que guía a ITP Aero en la manera de hacer las cosas.

Los valores de ITP Aero son:

1. Actuar con Integridad

El respeto y la honestidad guían debe guiar las acciones de la compañía. La ética inspira el viaje hacia una sociedad mejor.

2. Innovar para el futuro

Liderar el cambio hacia una movilidad más sostenible. Desarrollar la tecnología del futuro.

3. Avanzar hacia la excelencia

Superar las expectativas como socio de confianza. Ser proactivos y ágiles para volar más alto.

4. Cuidar a nuestras personas

Promover entornos de desarrollo adecuados para nuestra gente. Respetar la diversidad y promover la igualdad.

Cada uno de estos valores se acompañan de compromisos, buscando reflejar las cosas que de verdad importan, como son la ética, la honestidad, la transparencia, la calidad, la seguridad, ser socios de confianza, ser parte del cambio hacia una movilidad sostenible, la diversidad y el desarrollo de las personas.

Estos nuevos valores tienen mucho de lo que ya es ITP Aero, y añade además nuevos elementos mirando al futuro.

Además, la compañía establece 4 comportamientos que dan un sentido de dirección en las actuaciones y decisiones que ayudan a vivir los valores en el día a día:

1. Confiables

Lo que significa ser coherentes, respetuosos con las normas y las personas y cumplir con los compromisos.

2. Ágiles

Significa actuar con velocidad y anticipación, centrarse en las prioridades y ser resolutivos

3. Audaces

Ser audaces y actuar sin miedo a lo nuevo, a hacer las cosas de distinta forma y a decir lo que uno piensa, porque la diversidad es bienvenida.

4. Ser Equipo

Promover relaciones de calidad entre compañeros, con otras áreas, y por supuesto con proveedores, instituciones o cliente. El Equipo lo forman todos los que participan en el proyecto ITP Aero.

Los valores y comportamientos de la Cultura de ITP Aero tienen que estar presentes en todas las decisiones y actuaciones de la compañía y por ello están poniendo en marcha distintas iniciativas entre las que podríamos destacar tres, por su carácter global: el modelo híbrido de trabajo, el modelo de Liderazgo I.T.P. y los nuevos premios globales ITP Aero.

6.5.1. Modelo de trabajo híbrido

En 2021 se ha aprobado un nuevo modelo de trabajo que contempla, en muchas funciones de la compañía, la posibilidad de trabajar de manera parcial desde casa.

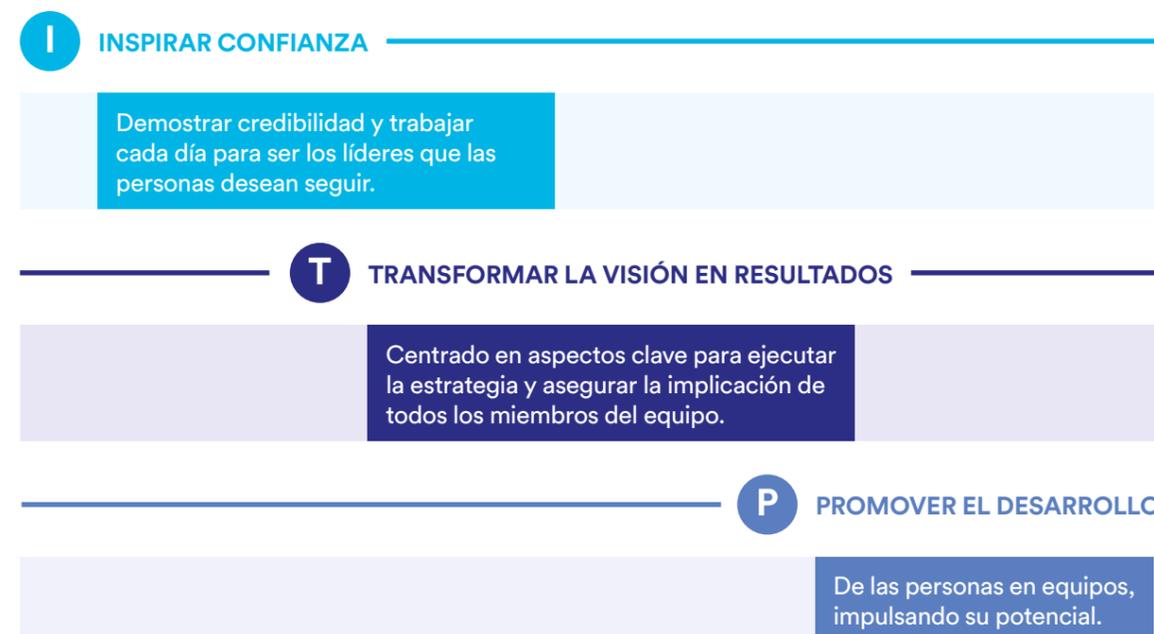
En línea con los valores de la compañía, este modelo promueve entornos de confianza en los empleados y fomenta el bienestar de las personas al facilitar el equilibrio entre la vida personal y

profesional sin perder el foco en el cumplimiento de los compromisos de servicio.

Este modelo entrará en vigor en las distintas plantas de ITP Aero tan pronto como la situación de crisis sanitaria por la Covid-19 lo permita. Hasta entonces, se siguen aplicando medidas de contingencia sanitaria para asegurar la salud de los empleados.

6.5.2. Modelo de Liderazgo

Se ha definido un modelo de liderazgo común basado en que los líderes sean capaces de:



Este modelo tiene como principal valor que el despliegue es a través de embajadores internos, es decir, a través de líderes formados para formar a otros líderes. Los talleres de despliegue comenzaron en España en octubre de 2021 a través de 24

embajadores y la respuesta de los participantes ha sido muy positiva. En México los 14 embajadores ya han recibido su entrenamiento y en 2022 comenzarán los despliegues, al igual que en el Reino Unido.

6.5.3. Premios globales

En 2021 se ha querido dar un carácter más participativo y digital a los premios globales de ITP Aero. Para ello en diciembre de 2021 se lanzó una App a través de la que cualquier empleado pudo reconocer de manera anónima a otras personas por ser buenos ejemplos de los valores de la compañía.

Estos reconocimientos fueron visibles para todos los empleados que pudieron participar asignando medallas (votos) a aquellos que consideraron que

mejor reflejaban los comportamientos deseados en la Cultura de la compañía. El lanzamiento se acompañó de una campaña de comunicación que ha tenido un gran impacto con una participación extraordinaria.

El mero hecho de recibir un reconocimiento por parte de un compañero es ya un regalo, pero además aquellos como los mejores reconocimientos de 2021 recibieron un estupendo premio.

6.6. Escucha al empleado

El pasado mes de noviembre se lanzó **Pulse 2021**, una breve encuesta de opinión dirigida a una muestra representativa de empleados de las diferentes plantas de ITP Aero para tomar el pulso de manera ágil a distintas iniciativas de la compañía.

La participación fue alta, del 73 % (1.311 empleados), y los resultados obtenidos son los siguientes:

Se ha preguntado a empleados de oficinas y taller de las distintas plantas por la **Comunicación**, una de las áreas de mejora identificadas en la anterior encuesta de clima en 2018. La valoración de los encuestados ha sido favorable con una mejora global de 8 puntos porcentuales. Cabe destacar que más del 70 % de los empleados valoran positivamente los nuevos canales de comunicación y creen que la compañía les informa sobre los planes, objetivos y resultados de la compañía.

Así mismo, se ha querido valorar la percepción de utilidad del nuevo modelo de **Performance - Feedback Continuo de líderes y técnicos**, que fue otro de los compromisos de mejora derivados de la encuesta anterior. La mejora es muy notable, con una subida de 22 puntos porcentuales en las respuestas favorables y una reducción a menos de la mitad de las respuestas desfavorables.

Preguntados por el **Plan Estratégico ITP 2025** el 85 % de los participantes en la encuesta confirma que ha recibido el despliegue del mismo por parte de sus responsables y el 81 % de los líderes considera que el plan identifica adecuadamente las principales líneas que la compañía debe seguir.

Por último, para la compañía era también importante conocer la visión de los empleados de Hucnall respecto al reciente **proceso de incorporación en ITP Aero** y el 85 % de los participantes opina que traerá resultados positivos para la compañía.

Actualmente se está llevando a cabo un despliegue y análisis de los resultados por la Dirección que ayude a seguir *Construyendo juntos ITP Aero*.

6.7. Oportunidades de desarrollo en ITP Aero

Programas de becas

Durante 2021 más de 50 alumnos de los últimos cursos universitarios han realizado prácticas en las distintas plantas de ITP Aero, colaborando fundamentalmente en proyectos de ingeniería y con una duración de entre 6 y 10 meses. Muchos de ellos, realizan con nosotros sus trabajos de fin de grado y/o master gracias a una experiencia real y con contenido.

Así mismo, ITP Aero tiene convenios de colaboración con distintos centros de formación profesional para que estudiantes de las especialidades más demandadas por nuestros centros realicen sus prácticas con nosotros.

Rotación por diferentes funciones

ITP Aero apuesta por el desarrollo de las personas. Hace tres años se lanzó la primera edición del Programa Global Y-Talent que contempla rotaciones programadas dentro de la compañía. Con una duración de dos años, el programa va dirigido a recién titulados que quieran conocer distintas funciones y áreas, y les otorga una visión más global y ayuda a definir mejor sus intereses profesionales a futuro. En 2021 se han completado los programas de 12 personas con resultados muy satisfactorios tanto para los participantes como para los responsables de las áreas por las que han pasado.

Otra forma de promover oportunidades de desarrollo es a través de la publicación de procesos de selección internos, a los que los empleados de ITP Aero pueden presentar su candidatura para trabajar en otra función o incluso en otro país, dando cabida a un desarrollo internacional.



6.8. Aprendizaje

Dentro del ámbito del aprendizaje, 2021 ha sido un año muy enfocado al **Desarrollo de líderes**.

Por un lado, y debido al gran número de nuevos nombramientos en la compañía, se han desarrollado formaciones enfocadas a nuevos managers para reforzar las habilidades necesarias en la transición de rol de Técnico a Manager.

Durante el mes de junio se celebraron tres sesiones del programa de formación “Las 6 prácticas críticas para liderar un equipo”, dirigido a más de 70 nuevos líderes de las plantas de España y México.

Este programa tiene como objetivo dotar a los nuevos líderes de las habilidades y herramientas de desarrollo necesarios para pasar de ser un contribuyente individual a ser capaz de liderar con éxito equipos de trabajo. Estas sesiones se han realizado en una modalidad formativa denominada webinar live, donde de manera remota un profesor junto con los nuevos líderes de ITP Aero han conocido los fundamentos para desarrollar equipos de alto rendimiento y han compartido sus experiencias.

Además, como acción derivada de Plan Estratégico de la compañía, se ha desarrollado un Modelo de Liderazgo y se ha comenzado su formación interna, como se detalla en la sección 6.5.2.

El 2021 ha confirmado la tendencia alcista en la realización de la formación digital **vía e-learning**, como principal canal.

Respecto a las necesidades de aprendizaje globales, éstas 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-aprendizaje 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.

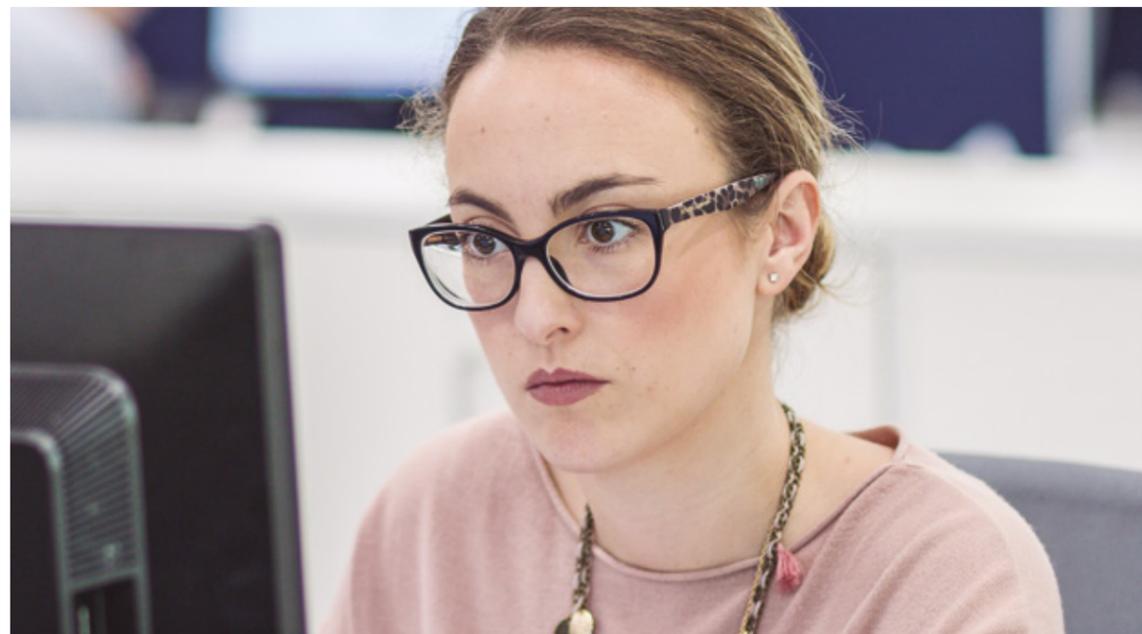
Destacamos además Thinking Heads e Inspiring Leadership, iniciativas que promueven un aprendizaje continuo a través de una colección de contenidos formativos que nos invitan a reflexionar sobre distintos temas.

Durante el segundo semestre del 2021, se lanzó la iniciativa de digitalizar formaciones relacionadas con los programas en los que ITP Aero participa. El objetivo que persigue es que todos los trabajadores y, en especial aquellos con contacto directo con cada programa, tengan la oportunidad de conocer más a fondo los principales programas de ITP Aero.

Por último, en el apartado de Aprendizaje queremos destacar que al igual que en años anteriores, ITP Aero ha organizado las jornadas de conocimiento tecnológico (TKD) donde referentes de diferentes disciplinas técnicas de ITP Aero, junto con los centros tecnológicos con los que colabora, comparten los últimos avances tecnológicos que han desarrollado.

Estas jornadas se han desarrollado de manera virtual durante el último trimestre del 2021 y tendrá continuidad a lo largo del 2022.

El objetivo, es dar visibilidad y desplegar los trabajos de investigación que se desarrollan en conocimientos técnicos específicos, impulsando a su vez la generación de artículos de investigación y, por último, reforzar las alianzas con los centros tecnológicos.



6.9. Accesibilidad universal de las personas con discapacidad

ITP Aero está comprometida con la accesibilidad universal, y así está recogido en sus estándares constructivos que se aplican en toda nueva construcción o reforma.

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), ello no supone limitación alguna para los

actuales trabajadores. En India se han iniciado reformas en las oficinas que concluirán en 2022, incluyendo la instalación de ascensor para garantizar el acceso.

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.

Del total de la plantilla de ITP Aero (incluyendo ITP Aero UK), en 2021, 8 personas presentaban algún grado de discapacidad, todas ellas en España, 2 menos que en 2020 (10).

6.10. Salud y seguridad

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

1. 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.

2. 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. Todos los centros disponen 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 el 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 2021 ITP Aero se ha externalizado la vigilancia de la Salud, que realizan la revisión médica anual al 100 % de los trabajadores, aplicándoles los correspondientes protocolos médicos; se dispone de servicio médico en las fábricas más representativas.

Durante 2021 se ha continuado 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.

ITP Aero toma medidas para garantizar la salud y seguridad en el trabajo tales como formación e información, la evaluación y gestión de riesgos (planes de mitigación y mejora), la estandarización de procesos, la mejora de los comportamientos, la vigilancia de la salud, la gestión de emergencias o los planes de autoprotección, entre otros.

6.11. Relaciones laborales

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.

6.12. Comunicación hacia el empleado

La compañía otorga gran importancia a la comunicación interna hacia los empleados. Para ello dispone de un número relevante de canales de comunicación, incluyendo Intranet corporativa o local, información relevante por email o física, tableros y pantallas en todas las plantas, y la revista interna “Al Vuelo”, que se distribuye a todos los empleados de la compañía.

Existen, además, sesiones bimensuales con los Directivos y el Comité Ejecutivo, reuniones y sesiones de despliegue de información “en cascada” para todos los empleados, así como desayunos de trabajo y otras oportunidades de intercambiar información. Es importante destacar que al cierre de cada mes se comunica el seguimiento de consecución de los objetivos de la compañía.



6.13. 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 (igual porcentaje que en el año 2020 al mantenerse el número de ejecutivos de la compañía en 8 personas).

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. La compañía se encuentra actualmente negociando con la Representación Legal de las Personas Trabajadoras la adaptación y adecuación de los Planes de Igualdad a las nuevas disposiciones y regulaciones en materia de igualdad de mujeres y hombres para las organizaciones.

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...).

7

Gestión de riesgos no financieros



Los riesgos en ITP Aero se gestionan según la metodología definida en la política de riesgos y en el Risk Management Plan (RMP).

En ambos documentos se detallan los principios básicos de la metodología de gestión de riesgos que se aplica en la organización, siendo el RMP un documento de detalle.

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



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:

1. 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.

2. Risk Leader

Es el Consejero Director General de ITP Aero.

3. Risk Champion

Director Ejecutivo de Gobierno Interno y Medios de ITP Aero.

4. Risk Coordinator

Head of Risks de ITP Aero.

5. Risk Responsible

Es el Director Ejecutivo y el máximo responsable del riesgo en las diferentes funciones, programas y áreas.

6. Risk Owner

Nombrado por el Risk Responsible y es el dueño del riesgo.

7. 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 Responsable de la Asesoría Jurídica y el Head of Risks.

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

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

1. Identificación

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

2. Análisis

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

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

3. Tratamiento y monitorización

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

4. Reporte y documentación

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

5. Evaluación

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

El impacto de los riesgos no financieros es evaluado según sea un impacto 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 2021, se ha continuado con el ejercicio iniciado en 2020 de identificación y análisis de los riesgos derivados de la pandemia Covid-19. Estos riesgos han sido revisados en cada una de las revisiones de riesgos que se ha realizado durante el año 2021 con todas las áreas de ITP Aero, así como reportados en el Comité de Riesgos corporativo que se celebra cada trimestre.

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.

Además de las actividades habituales de identificación, análisis, tratamiento y reporte de los riesgos de la compañía, se destacan los siguientes hechos ocurridos el año 2021:

- Identificación de riesgos derivados de la tormenta Filomena en la CCAA de Madrid.
- Identificación de riesgos derivados del incendio en parte de una nave del Centro de Zamudio.
- Continuación con el seguimiento de los riesgos relacionados con el BREXIT, monitorizando su valoración y planes de mitigación.

- Continuación con la Identificación y seguimiento de los riesgos derivados de la normativa REACH.
- Identificación y seguimiento de los riesgos derivados de la certificación en Compliance penal.
- Identificación y seguimiento de los riesgos del centro de Hucknall para incorporar en los registros de riesgos Corporativos.
- Revisión en profundidad de los riesgos de Group Property, cuyo resultado fue la identificación de tres nuevos riesgos Key.
- Revisión en profundidad de los riesgos de Operaciones, derivado de la cual se cerraron 14 riesgos y se identificaron 12.
- Generación de nuevos registros de riesgos que cubren nuevos Programas y actividades de ITP.

Enmarcado en el proceso de mejora continua de la gestión de riesgos, durante el año 2021, se ha continuado con las actividades relacionadas con la continuidad de negocios, haciendo seguimiento de los escenarios de indisponibilidad de los activos y recursos críticos en el centro de Zamudio y empezando el despliegue del proyecto en el centro de Ajalvir. Existe un plan de despliegue de la metodología de continuidad de negocio al resto de centros de ITP Aero.

Cumpliendo con la Política de Gestión de Riesgos, se reportó el estado de los riesgos críticos al Consejo de ITP Aero en su reunión del 22 de abril.

Por otro lado, se ha planificado para el año 2022 la implantación de una herramienta de riesgos que sustituya a los soportes actuales de los registros de riesgos.

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 y formación obligatoria para todos los empleados en seguridad de producto
Riesgos de comunicación en situaciones de crisis	Comité de crisis implementado y ya editado el procedimiento de Gestión de Crisis, el sistema de Gestión de Continuidad de Negocio y el Plan de Recuperación de la planta de Zamudio. Plan para desplegar la metodología de Continuidad de Negocio al resto de centros
Riesgos laborales H&S derivados de las fábricas	Gestión de detalle de los incidentes, auditorías en marcha, plan de adecuación de las fábricas y formación obligatoria para todos los empleados en seguridad laboral
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. Certificación AENOR del Sistema de gestión de Compliance penal
Riesgos con impacto medio ambiental por vertidos	Revisión de todas las maquinarias de todas las plantas de ITP Aero, plan industrial en marcha incluyendo medidas para eliminar riesgo de contaminación. 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 estudiará la instalación de un separador de aceites y grasas. Aprobación del consorcio para poder seguir vertiendo a la red de saneamiento conseguida
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 ha sido ya certificado en España. El sistema también se ha implantado en 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. Se ha reforzado el área con la incorporación de nuevos miembros
Riesgos relacionados con la nueva normativa europea de productos químicos (REACH)	Grupo de trabajo multidisciplinar donde se identifican los riesgos y se consensuan 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 20 proyectos con medidas de carácter técnico y organizativo, a desarrollar entre 2021 y 2025
Riesgo reputacional derivado de las áreas provisionales asignados a compañías externas de servicios en centros productivos	Plan de adecuación de las áreas
Riesgo reputacional derivado de construcciones anexas a las naves principales	Plan de reubicación de las construcciones
Riesgo reputacional por incendio severo en algún centro	Plan de revisión de las medidas anti incendios

8

Tabla de indicadores no financieros



ÉTICA Y CUMPLIMIENTO

Aportaciones a entidades sin ánimo de lucro	
2020	2021
148.484 €	179.433 €

Denuncias derechos humanos			
2020		2021	
Acoso	3	Acoso y discriminación	4
Comportamiento poco ético	7	Comportamiento poco ético	7
Total	10	Total	11

MEDIO AMBIENTE

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, así como la integración de una nueva planta productiva en Reino Unido (Hucknall).

	Consumo de agua (m ³)					
	2020			2021		
FUENTE DE EXTRACCIÓN	España	México	Reino Unido	España	México	Reino Unido
Agua de red	98.981	0	2.856	118.129	0	30.413
Agua de pozo	0	37.900	0	0	21.456	0
TOTAL	98.981	37.900	2.856	118.129	21.456	30.413

Comparativa de forjados y fundidos consumidos en 2020 y 2021

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.

No se incluyen los datos relativos a la nueva planta de la compañía en Hucknall (Reino Unido).

	Forjados y fundidos		Unidades
	2020	2021	
ESPAÑA			
Barras	5,85	4	tn
Chapas	47,38	38	tn
Forjados	628,01	369	tn
Fundidos	368,57	268	tn
Lingotes Castings	448,55	196	tn
Tubos	94.525,99	147.074	Unidades
Materiales auxiliares	1.958	1.272	tn
MÉXICO			
Tubos, carcasas y sellos	161,51	387,11	tn
Aceite dieléctrico	1.600	5.000	Litros
Óxido de aluminio	1,20	0,3	tn
Materiales auxiliares*	(**)	47.74	tn
REINO UNIDO			
Titanio	21,51	8,83	tn
Aleaciones de níquel	12,19	4,086	tn
Acero Inox	3,56	11,241	tn
Materiales Auxiliares	18,48	17,42	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 de 2020 en México (122 galones + 413 Kilogramos + 6.619 litros+ 60 piezas+ 1 tambo). La compañía ha trabajado durante 2021 en 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 2020 y sí se ha hecho en 2021.

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 2021; 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

El consumo de energía eléctrica ha aumentado sobre todo por la incorporación de la planta de Hucknall.

FUENTE DE ENERGÍA	CONSUMOS DE ENERGÍA (KWh)					
	2020			2021		
	España	México	Reino Unido	España	México	Reino Unido
Gas natural + Queroseno	23.497.910	76	11.837	22.187.316	0	2.470.960
Electricidad	48.296.367	7.765.061	2.154.904	47.267.071	8.098.090	11.576.044

Comparativa cuantitativa de residuos generados

Destaca la reducción de residuos no peligrosos en un 25 % sobre todo por diferencias en producción en plantas de España: ITP Aero Castings, sobre todo.

	2020 (tn)		2021 (tn)	
	Residuos no peligrosos	Residuos peligrosos	Residuos no peligrosos	Residuos peligrosos
España	2.795	1.002	1.623	880
México	165	187	165	185
UK	10	83	424,411	572,273
TOTAL	2.970	1.272	2.212	1.637

Incluido Hucknall.

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

Se ha eliminado la carga de gases con mayor aporte en toneladas de CO₂ (RS44). Destaca el no uso de los refrigerantes con mayor PCA (Potencial de calentamiento global): R-404 A, y R-507^a.

	KG RECARGADOS					
	ESPAÑA		MEXICO		UK	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
R410A	54	39	27	0	N/A	48
R407C	17	169	2	17	N/A	0
R134A	5	32	1	0	N/A	0
R407A	0	0	37	0	N/A	0
RS70	0	4	0	0		0

Incluye datos de la nueva planta de Hucknall.

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

Destaca la reducción de un 62 % de las tn de México por el uso consumo de energía eléctrica de origen mayoritariamente renovable.

PAÍS	EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (tCO ₂)			
	2020		2021	
	Alcance 1	Alcance 2	Alcance 1	Alcance 2
España	4.602	110	5.048	11.799
México	140	1.891	45	332
Reino Unido	2	546	666	415
TOTAL	4744	2.548	5.761	12.547

Incluye datos de la planta de Hucknall.

* La comercializadora con la que se tiene contratado el suministro eléctrico en España tiene una política de ofrecer energía de origen renovable y así lo ha hecho en años anteriores. Sin embargo, en 2021, debido al extraordinario incremento del coste de la energía y de las Garantías de Origen Renovable se ha visto obligada a abandonar esta política, dejando de garantizar el suministro de energía renovable como política general de la empresa. Actualmente se está trabajando en la hoja de ruta para reducir las emisiones de CO₂ de alcance 2.

PROVEEDORES

Auditorías realizadas a proveedores

	2020	2021
Auditorías realizadas	67	86
Auditorías cerradas	45	52

CLIENTES

Clientes: sistema de quejas y reclamaciones

	2020	2021*
Reclamaciones	138	194
Responsabilidad de ITP Aero	60	65

* El número de reclamaciones en 2021 integra tanto Producción como MRO, mientras que en 2020 únicamente integraba las de Producción.

INFORMACIÓN FISCAL Y SUBVENCIONES

	Beneficios aportados al consolidado (miles €)	
	2020	2021
España	-9.803	55.526
México	4.162	4.132
Reino Unido	6.010	-10.825
USA	-5	-3
Malta	224	-242
India	-318	404
	271	48.991

	Impuestos sobre beneficios (miles €)	
	2020	2021
España	12.313	482
México	505	1.365
Reino Unido	609	1.076,48
USA	4	-0,80
Malta	651	220,36
India	176	35,49
	14.251	3.178

	Subvenciones (miles €)	
	2020	2021
España	4.738	2.325
México	-	-
Reino Unido	-	-
USA	-	-
Malta	-	-
India	-	-
	4.738	2.325

PERSONAS

Distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional a cierre de ejercicio (incluyendo ITP Aero UK)

Empleados por Género	2020	2021	Delta
Mujer	689	720	4 %
Hombre	2.870	3.455	20 %
Total	3.559	4.175	17 %

Empleados por Edad	2020	2021	Delta
<30	379	458	21 %
>=30<=50	2.514	2.857	14 %
>50	666	860	29 %
Total	3.559	4.175	17 %

Empleados por Categoría	2020	2021	Delta
Directivo	135	154	14 %
Manager	454	499	10 %
Técnicos	1.204	1.350	12 %
Personal Tablas Convenio	1.766	2.172	23 %
Total	3.559	4.175	17 %

Empleados por País	2020	2021	Delta
España	2.725	2.661	-2 %
México	609	649	7 %
Reino Unido	163	805	394 %
Malta	38	35	-8 %
India	24	25	4 %
Total	3.559	4.175	17 %

**Distribución de modalidades de contrato de trabajo
(no incluye datos de ITP Aero UK al no estar disponibles datos 2020 e intermedios 2021)**

Tipología de Contrato a cierre	2020	2021	Delta
Indefinido Tiempo Completo	3.402	3.345	-2 %
Indefinido Tiempo Parcial	10	19	90 %
Temporales Tiempo Completo	100	106	6 %
Temporales Tiempo Parcial	47	46	-2 %

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

2021	Indefinido Tiempo Completo	Indefinido Tiempo Parcial	Temporales Tiempo Completo	Temporales Tiempo Parcial
Mujer	662	9	13	
Hombre	2.683	10	93	46

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

2021	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	M	H	M	H	M	H	M	H
Directivo	21	119						
Manager	115	330		1				6
Técnicos	301	811	6	3	10	43		16
Personal Tablas Convenios	225	1.423	3	6	3	50		24

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

2021	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	M	H	M	H	M	H	M	H
<30	56	247	1		10	55		
>=30<=50	508	1.937	4	7	3	34		
>50	98	499	4	3		4		46

Promedio de los diferentes modelos de contratación para los ejercicios 2021 y 2020 (sin incluir datos de ITP Aero UK)

El cálculo de los promedios de contratos del ejercicio 2021 se ha realizado utilizando tres variables: plantilla a cierre del 2020, plantilla a cierre de junio 2021 y plantilla a cierre del 2021.

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

2021	Indefinido Tiempo Completo	Indefinido Tiempo Parcial	Temporales Tiempo Completo	Temporales Tiempo Parcial
Mujer	660	6	16	2
Hombre	2.685	7	86	45

2020	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales 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

2021	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	M	H	M	H	M	H	M	H
Directivo	20	117	-	1	-	-	-	-
Manager	114	330	-	1	-	-	-	6
Técnicos	300	792	4	2	12	54	1	16
Personal Tablas Convenios	226	1.447	2	4	4	32	1	24

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	0	4	1	45

2021	Indefinido Tiempo Completo		Indefinido Tiempo Parcial		Temporales Tiempo Completo		Temporales Tiempo Parcial	
	M	H	M	H	M	H	M	H
<30	54	241	1	-	11	57	1	-
>=30<=50	513	1.937	3	6	5	24	-	-
>50	92	507	2	2	-	5	1	45

Despidos (sin incluir datos de ITP Aero UK)

Despidos por Género	2020	2021	Delta
Mujer	37	10	-73 %
Hombre	222	87	-61 %
Total	259	97	-63 %

Despidos por Categoría	2020	2021	Delta
Directivos	1	8	700 %
Manager	5	17	240 %
Técnico	49	31	-37 %
Personal Tablas Convenio	204	41	-80 %
Total	259	97	-63 %

Despidos por Edad	2020	2021	Delta
<30	71	6	-92 %
>=30<=50	148	15	-90 %
>50	40	76	90 %
Total	259	97	-63 %

Remuneración media de los ejercicios 2021 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. Las tablas a continuación no consideran la información de ITP Aero UK al no estar disponible la retribución anual realmente abonada para el año completo.

Salario medio por género (miles de €)	2020	2021	Delta
Mujer	39,5	40,2	1,7 %
Hombre	41,8	41,0	-1,7 %
Brecha	-5,4 %	-2,1 %	-60,7 %

Salario medio por edad (miles de €)	2020	2021	Delta
<30	27,7	24,0	-13,4 %
>=30<=50	39,0	38,9	-0,2 %
>50	57,8	58,0	0,5 %

Salario medio por categoría (miles de €)	2020	2021	Delta
Directivo	114,1	120,1	5,2 %*
Manager	54,9	50,8	-7,4 %
Técnicos	42,6	40,4	-5,0 %
Personal Tablas Convenio	31,5	32,2	2,1 %

* La diferencia en el segmento de Directivos tiene que ver con las indemnizaciones abonadas en 2021, debido a las prejubilaciones por el ERE ejecutado en 2020.

Directivos (miles de €)	2020	2021	Delta
Mujer	107,5	121,8	13,3 %
Hombre	115,2	119,8	4,0 %

Remuneración media de consejeros (miles de €)	2020	2021	Delta
Mujer	-	-	
Hombre	140*	201	43 %

* El importe reportado en el ejercicio 2020 era de 73, pero en el proceso de elaboración del EINF de este año se ha identificado un error en dicho cálculo, siendo el dato real del ejercicio 2020 el indicado en la tabla superior.

Absentismo

Absentismo	2020	2021	Delta
Horas	476.942	330.291	-31 %
% sobre H. Teóricas	8.3 %	5.95 %	

No incluye los datos ITP Aero UK por no estar disponibles.

Reducción de jornada

Reducciones	2020	2021	Delta
Mujer	90	82	-9 %
Hombre	65	76	17 %
Total general	155	158	2 %

Horas de formación desglosadas por categoría profesional (media anual por empleado 26 horas/año)

	2020	2021	Delta
Directivo	1.450	2.629	81 %
Manager	7.554	10.237	36 %
Técnicos	21.075	31.688	50 %
Personal Tablas Convenio	76.323	90.359	18 %
Total	120.528	134.912	12 %

No incluye los datos ITP Aero UK por no estar disponibles.

Las tasas de accidentabilidad para los ejercicios 2020 y 2021 se muestran a continuación

	2020			2021			Delta Total
	Mujer	Hombre	Total	Mujer	Hombre	Total	
Accidentes con baja	2	17	19	3	14	17	-11 %
Accidentes sin baja	8	71	79	3	69	72	-9 %
Frecuencia	0.37	3.21	3.58	2,63	0,50	3,19	-11 %
Índice de gravedad	0.14 %	1.22 %	1.36	0,15	0,7	0,85	-38 %
Índice de incidencia	0,06 %	0,47 %	0,53 %	0,07 %	0,36 %	0,44 %	-17 %
Enfermedades profesionales	0	3	3	1	6	7	133 %

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.

$$I.I. = (N^{\circ} \text{ accidentes con baja} / N^{\circ} \text{ trabajadores}) \times 100$$

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

$$I.G. = (\text{Jornadas perdidas} / \text{Horas trabajadas}) \times 1000$$

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.

$$I.F. = (N^{\circ} \text{ accidentes con baja} / \text{Horas trabajadas}) \times 1000000$$

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

País	2020		2021	
	Excluidos Convenio	Incluidos Convenio	Excluidos Convenio	Incluidos Convenio
España	36 %	40 %	30 %	33 %
México	9 %	9 %	8 %	7 %
Reino Unido	4 %	1 %	8 %	11 %
Malta	1 %	0 %	1 %	0 %
India	1 %	0 %	1 %	0 %
Total general	50 %	50 %	48 %	52 %

* Excluidos e incluidos se refiere a su consideración o no en las tablas salariales de los convenios. Incluye personal de ITP Aero UK.

Lista Expedientes de Regulación Temporal Empleo aplicados 2021

Para las sociedades en España.

Sociedad	Alcance	Duración	Inicio	Fin	Días Laborables	Máximo Afectados
ITA S.A.U.						
Zamudio ITA	Toda la plantilla	12 meses	04-Ene-21	31-dic-21	65	49
ITP External, S.L.U.						
Bizkaia	Toda la plantilla (excepciones)		14-dec-20	31-dic-21	26	93
ITP S.A.U.						
Ajalvir						
	Directos	13 meses	2-nov-20	31-dic-21	32	447
	Indirectos	13 meses	2-nov-20	31-dic-21	24	
Zamudio						
	Directos		2-nov-20	31-dic-21	45	426

Cabe destacar que la aplicación real de la regulación ha sido menor a la acordada en los diferentes expedientes descritos en la tabla anterior.

9

Tabla de indicadores GRI



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/W2015, de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad.

Ámbitos generales

Ámbitos	Marco de reporting	Sección	Comentarios / Razón de la omisión
Modelo de negocio	Descripción del modelo de negocio del Grupo, que incluirá:	GRI 102-1: Nombre de la compañía	1.2
	– Entorno empresarial	GRI 102-2: Actividades, marcas, productos y servicios	1.3
	– Organización y estructura	GRI 102-3: Ubicación de la sede	1.4
	– Mercados en los que opera	GRI 102-4: Ubicación de las operaciones	1.5
	– Objetivos y estrategias	GRI 102-6: Mercados servidos	1.6
	– Principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución	GRI 102-7: Tamaño de la organización	1.7
	Políticas y Resultados de esas Políticas	Una descripción de las políticas que aplica el grupo así como los resultados de esas políticas, debiendo incluir indicadores clave de resultados no financieros pertinentes	103: Enfoque de Gestión de cada ámbito
Riesgos a CP, MP y LP	Los principales riesgos relacionados con esas cuestiones vinculados a las actividades del grupo, entre ellas, cuando sea pertinente y proporcionado, sus relaciones comerciales, productos o servicios que puedan tener efectos negativos en esos ámbitos	103: Enfoque de Gestión de cada ámbito 102-15 Principales impactos, riesgos y oportunidades	7

Cuestiones medioambientales

Ámbitos	Marco de reporting	Sección	Comentarios / Razón de la omisión
Global Medio Ambiente	Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa	GRI 103: Enfoque de Gestión de medioambiente	5.2.1
	Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	GRI 102-11: Principio o enfoque de precaución	5.2.2
	Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales		5.2.3
	Aplicación del principio de precaución		5.2.3
	Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales		5.2.3
Contaminación	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono que afectan gravemente el medio ambiente; teniendo en cuenta cualquier forma de contaminación atmosférica específica de una actividad, incluido el ruido y la contaminación lumínica.	GRI 103: Enfoque de Gestión emisiones / biodiversidad	5.2.5
Economía circular y prevención y gestión de residuos	Economía circular	GRI 103: Enfoque de Gestión de efluentes y residuos / economía circular	5.2.4, 8
	Residuos: medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	GRI 103: Enfoque de Gestión de efluentes y residuos / economía circular GRI 306-2: Residuos por tipo y método de eliminación	5.2.4
	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	GRI 103: Enfoque de Gestión de efluentes y residuos / economía circular	-
Uso sostenible de los recursos	Consumo de agua y el suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	GRI 303-3: Extracción de agua	5.2.3, 8
	Consumo de materias primas y las medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso	GRI 103: Enfoque de Gestión materiales GRI 301-1: Materiales utilizados por peso o volumen	5.2.3, 8
	Consumo, directo e indirecto, de energía medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética y el uso de energías renovables	GRI 103: Enfoque de Gestión de energía GRI 302-1: Consumo energético dentro de la organización	5.2.3, 8
Cambio climático	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas como resultado de las actividades de la empresa, incluido el uso de los bienes y servicios que produce	GRI 103: Enfoque de Gestión de emisiones GRI 305-1: Emisiones directas de GEI (alcance 1) GRI 305-2: Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	5.2.5, 8
	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	GRI 103: Enfoque de Gestión de Emisiones	5.2.4
	Metas de reducción establecidas voluntariamente	GRI 103: Enfoque de Gestión de Emisiones	5.2.4
	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	GRI 103: Enfoque de Gestión de biodiversidad	5.2.4
Protección de la biodiversidad	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas	GRI 304-2: Impactos significativos de las actividades, los productos y los servicios en la biodiversidad	

Cuestiones sociales y relativas al personal

Ámbitos	Marco de reporting	Sección	Comentarios / Razón de la omisión	
Empleo	Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y categoría profesional	GRI 103: Enfoque de Gestión de empleo GRI 102-8: Información sobre empleados y otros trabajadores	6.1, 8	
	Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo	GRI 405-1: Diversidad en órganos de gobierno y empleados	6.2, 8	
	Promedio anual de contratos indefinidos, temporales y a tiempo parcial por sexo, edad y categoría profesional	GRI 102-8: Información sobre empleados y otros trabajadores GRI 405-1: Diversidad en órganos de gobierno y empleados	6.2, 8	
	Número de despidos por sexo, edad y categoría profesional	GRI 401-1: Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	6.2, 8	
	Remuneración media por sexo, edad y categoría profesional	GRI 405-2: Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	6.3, 8	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	6.3, 8	Fórmula utilizada: 1 - (salario mujeres/salario hombres)
	La remuneración media de los consejeros y directivos desagregada por sexo	GRI 103: Enfoque de Gestión empleo	6.3, 8	
	Implantación de políticas de desconexión laboral	GRI 103: Enfoque de Gestión empleo	6.4	
	Empleados con discapacidad	GRI 405-1: Diversidad en órganos de gobierno y empleados	6.9	
	Organización del trabajo	Organización del tiempo de trabajo	GRI 103: Enfoque de Gestión empleo	6.4
Número de horas de absentismo		GRI 103: Salud y Seguridad en el trabajo	8	
Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores		GRI 103: Enfoque de Gestión empleo	6.4	
Salud y seguridad	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	GRI 103: Enfoque de Gestión empleo	6.10	
	Número de accidentes de trabajo y enfermedades laborales por sexo, tasa de frecuencia y gravedad por sexo	GRI 103: Salud y Seguridad en el trabajo	6.10, 8	
Relaciones sociales	Organización del diálogo social	GRI 103: Enfoque de Gestión Relaciones trabajador empresa	6.11	
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	GRI 102-41: Acuerdos de negociación colectiva	6.11, 8	
	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	6.11	
Formación	Políticas implementadas en el campo de la formación	GRI 103: Enfoque de Gestión formación y enseñanza	6.7	
	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales	GRI 404-1: Media de horas de formación al año por empleado	6.7, 8	
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 103: Enfoque de Gestión de diversidad e igualdad de oportunidades y no discriminación	6.9		



Ámbitos	Marco de reporting	Sección	Comentarios / Razón de la omisión
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	6.13
	Planes de igualdad medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo		6.13
	Integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad		6.9
	Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad		6.13

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	GRI 103: Enfoque de Gestión evaluación de derechos humanos+ libertad de asociación y negociación colectiva+ trabajo infantil+ trabajo forzoso u obligatorio	5.1	
	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		
Prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos			
Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	GRI 406-1: Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	5.1, 8	
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	5.1	
	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		

Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno

Ámbitos	Marco de reporting	Sección	Comentarios / Razón de la omisión
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	GRI 103: Enfoque de Gestión anticorrupción	5.1	
	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		
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	GRI 205-2: Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	5.1	
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	GRI 413-1: Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	5.1	

Información sobre la sociedad

Ámbitos	Marco de reporting	Sección	Comentarios / Razón de la omisión
Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible	Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local	GRI 103: Enfoque de Gestión comunidades locales + impactos económicos indirectos	5.3
	Impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	GRI 203-2: Impactos económicos indirectos significativos	5.3
	Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos	GRI 102-43: Enfoque para la participación de los grupos de interés	5.3
	Las acciones de asociación o patrocinio	GRI 413-1: Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	5.3
Subcontratación y proveedores	Inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	GRI 102-12: Iniciativas externas GRI 102-13: Afiliación a asociaciones	5.3
	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	GRI 103 Enfoque de Gestión prácticas de adquisición	5.4
	Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas	GRI 102-9: Cadena de suministro	5.4
Consumidores	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	GRI 308-1: Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales	5.4
	Sistemas de reclamación	GRI 414-1: Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales	5.4
	Quejas recibidas y resolución de las mismas	GRI 103: Enfoque de Gestión Seguridad y Salud en clientes + Marketing y etiquetado + Privacidad del cliente	5.5
Información fiscal	Beneficios obtenidos país por país	Sistemas de reclamación	5.5
	Impuestos sobre beneficios pagados	Quejas recibidas y resolución de las mismas	5.5
	Subvenciones públicas recibidas	GRI 103: Enfoque de Gestión desempeño económico	5.6
		GRI 103: Enfoque de Gestión desempeño económico	5.6
		GRI 201-4: Asistencia financiera recibida del gobierno	5.6

