



Contenidos

3 “25 años construyendo un sueño”

Carta del Presidente y del Consejero Delegado

6 Las coordenadas del punto de partida

- 7 El año 2021 en cifras
- 11 De dónde venimos
- 13 Hacia dónde vamos

17 Trazamos nuestra ruta sobre un modelo probado

- 18 CONTEXTO Y TENDENCIAS del mercado de automoción
- 30 Una ESTRATEGIA integral para una rentabilidad sostenible
- 45 Nuestro MODELO DE NEGOCIO, una base fiable
- 53 COMPROMISOS: impulsados por el afán de superación
- 55 TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN, la autopista hacia el futuro

61 Un año más caminando juntos hacia el futuro

- 62 Esforzándonos por conseguir óptimos RESULTADOS
- 68 Creando valor para nuestros ACCIONISTAS
- 77 Buscando la excelencia para nuestros CLIENTES
- 83 Gestionando la diversidad de nuestros EMPLEADOS
- 101 Colaborando con los mejores PROVEEDORES
- 117 Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL
- 140 Favoreciendo el progreso de la SOCIEDAD

147 Dirigidos por un Gobierno Corporativo de calidad

- 149 ÓRGANOS de gobierno profesionales
- 164 El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos
- 170 Gestión de RIESGOS
- 191 Progresos en la gestión ASG

198 Acerca de este informe

- 199 Metodología
- 200 Materialidad
- 203 Datos de contacto
- 204 Tabla de datos y glosario
- 219 Trazabilidad de cumplimiento de la Ley de Información no financiera y Diversidad
- 233 Índice de contenidos GRI
- 246 Verificación externa



Antón Pradera
 Presidente



Jesús Mª Herrera
 Consejero Delegado

“25 años construyendo un sueño”

102-12

102-14

Carta del Presidente y del Consejero Delegado

Queridos amigos de CIE Automotive:

En 2021 hemos cumplido 25 años construyendo el sueño que comenzó en 1996, cuando un grupo de inversores concibió la idea de crear un conglomerado industrial español del sector auxiliar de automoción. Un sueño que se ha ido forjando a lo largo de los años con la integración de más de cien empresas y la construcción de nuevas plantas y que ha dado lugar al grupo global y multitecnológico que es hoy CIE Automotive, con cerca de 25.000 empleados en 18 países y una capitalización bursátil de 3.500

millones de euros. Al rememorar este viaje, nos sentimos tremendamente orgullosos del camino recorrido, pero seguimos siendo ambiciosos y nuestra mente y nuestro esfuerzo siguen concentrados en el futuro. En las páginas de este Informe Anual queremos contarles cuáles son hoy los nuevos sueños de CIE Automotive y cómo hemos trabajado en 2021 para lograrlos.

2021 ha marcado el inicio de una nueva etapa con la aprobación

del Plan Estratégico CIE Automotive 2025. Este Plan constituye nuestra respuesta a la profunda y vertiginosa transformación que están viviendo tanto la sociedad como el sector de automoción, y que ha modificado también nuestra realidad como empresa, empujándonos, entre otras cosas, a reformular nuestra Misión, Visión y Valores.

Con la ejecución del Plan Estratégico Operativo 2025, que hemos dado a conocer en junio durante nuestro

primer Capital Markets Day, pretendemos convertirnos en un grupo de 1.000 millones de euros de EBITDA y 500 millones de euros de beneficio neto a partir de 2025. Para lograrlo, trabajaremos en aspectos como la electrificación y el confort de los vehículos, en la implantación de la industria 4.0 y en la internacionalización, siempre poniendo el foco en la generación de caja que nos permita crecer tanto orgánica como inorgánicamente.



Pero nuestras aspiraciones van mucho más allá de los resultados financieros: queremos seguir avanzando hacia la excelencia con la integración definitiva en nuestra gestión de criterios Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno (ASG). Tengan la seguridad de que no se trata de una declaración hueca o un compendio de buenas intenciones. Nuestro Plan Estratégico ASG 2025, publicado en el mes de noviembre, fija cerca de 80 indicadores que monitorizan de forma muy clara los avances obtenidos en las cuatro líneas estratégicas de actuación que nos hemos marcado: cultura CIE, compromiso ético, ecoeficiencia y escucha activa.

Y en 2021 ya hemos dado nuestros primeros pasos para alcanzar todas estas metas, pese al complejo entorno que nos ha tocado vivir.

Cuando ya creíamos haberlo visto todo con la irrupción de la pandemia en 2020, el brusco resurgir de la demanda tras los confinamientos ha causado en 2021 fuertes tensiones en las cadenas de suministro globales, la escasez y encarecimiento de algunas materias primas, el colapso del transporte o la subida de los precios de la energía. En el caso del sector automoción, la situación se ha visto agravada por la falta de semiconductores, indispensables en la construcción de

vehículos. Como resultado de todas estas disfunciones, la producción de vehículos se situó en 77 millones, un 3,4% más que en 2020, pero muy por debajo del umbral de 2019, cuando se produjeron 89 millones de vehículos.

Pero en CIE Automotive somos inasequibles al desaliento. Frente a este débil crecimiento sectorial, conseguimos incrementar nuestra facturación a moneda constante 12 puntos por encima del mercado, hasta los 3.269,1 millones de euros, y nuestro beneficio neto un 44% hasta alcanzar los 267,5 millones de euros. El buen hacer de los equipos de todas las geografías hicieron posibles estos resultados, al impulsar los márgenes operativos EBITDA y EBIT hasta el 17,6% y 12,3%. Nuestro más sincero agradecimiento a todas personas que han participado en esta hazaña.

Estos excelentes resultados de CIE Automotive en plena crisis sanitaria y económica ponen de manifiesto no solo el esfuerzo realizado, sino también el acierto de la estrategia desplegada, con la que conseguimos generar una caja operativa superior al 65% del EBITDA y redujimos nuestra deuda financiera neta en 200 millones de euros. Pero, sobre todo, confirman la solvencia de un modelo de negocio que ha vuelto a demostrar su capacidad para afrontar las crisis y salir reforzados de ellas.

Conseguimos incrementar nuestro beneficio neto un 44% hasta alcanzar los 267,5 millones de euros

Nuestra diversificación comercial, con una amplia cartera de clientes entre fabricantes de automóviles (OEM) y proveedores Tier 1, nos ha permitido suplir el descenso de la demanda de algunos clientes con los pedidos de otros. Nuestro dominio de diferentes tecnologías ha hecho que podamos ofrecer distintas soluciones para un mismo componente y trabajar en mercados con diferentes grados de electrificación de los vehículos. Gracias a nuestra presencia global con enfoque local, hemos podido compensar la atonía de algunos mercados con el mayor dinamismo de otros y beneficiarnos, al mismo tiempo, de la cercanía de los proveedores locales para sortear las dificultades logísticas globales, controlando los costes, comprando servicios de calidad y evitando la disrupción de los aprovisionamientos. Nuestra gestión descentralizada nos ha permitido adaptar la estrategia a las especiales circunstancias de cada región. Y la

integración de estándares ASG no solo nos ha convertido en una empresa más responsable, sino que nos ha preparado para afrontar mejor los riesgos asociados a la creciente sensibilidad de los consumidores y nos hace más atractivos para clientes e inversores.

En este sentido, permitan que citemos algunos de nuestros logros en materia ASG, como miembros del Pacto Mundial de Naciones Unidas y comprometidos con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas. Destacamos la creación del Comité de Diversidad, Equidad e Inclusión, con el que conseguiremos promover el sentimiento de pertenencia y la inclusión de todas las personas que trabajan en el grupo, sea cual sea su lugar de trabajo; la medición de nuestra huella ambiental corporativa en Europa, México y Brasil, y la creación del primer mapa de riesgos climáticos del grupo; el impulso

En el ámbito ASG, destaca la creación del Comité de Diversidad, Equidad e Inclusión; la medición de la huella ambiental en Europa, México y Brasil, y la creación del primer mapa de riesgos climáticos; el impulso a la sostenibilidad en las compras a proveedores, el 92,3% locales; el primer Capital Markets Day, y nuestra aportación a la sociedad con 391 millones de contribución tributaria.

a la sostenibilidad en las compras a proveedores, con el 92,3% de ellos locales; la celebración del primer Capital Markets Day, un paso más en la transparencia de nuestra estrategia y nuestra gestión; y nuestra aportación al desarrollo de la sociedad con 391 millones de euros de contribución tributaria.

Desde aquí queremos reconocer el compromiso de todo el equipo, de todas las personas que en su día a día hacen de CIE un lugar mejor donde trabajar y que, con pequeños gestos, contribuyen a proteger y mejorar nuestro entorno. Queremos agradecer también la confianza de nuestros clientes en un momento de gran incertidumbre como el actual, así como la colaboración de nuestros proveedores, todos alineados

para contribuir a la fabricación de vehículos más confortables, eficientes y seguros. Por último, queremos corresponder el apoyo de accionistas e inversores, que han visto cómo nuestros títulos se revalorizaban un 24% este año, aunque entendamos que el mercado aún no ha recogido nuestros fantásticos resultados y expectativas.

No es posible terminar esta carta sin un recuerdo emocionado a dos personas que nos han dejado en 2021: Goizalde Egaña, quien fuera Vicepresidenta del Consejo de Administración, y Amable Martínez-Conde, fundador y Presidente de honor de Autometal. Su legado y su ejemplo serán siempre una inspiración para nosotros.

Con todo lo aprendido de ellos y de todas y cada una de las personas que han participado en la construcción del sueño de CIE Automotive en estos últimos 25 años, nos sentimos fuertes y preparados para conquistar el futuro. En 2021 ha comenzado el mañana de CIE Automotive, compártanlo con nosotros.

Antón Pradera
 Presidente



Jesús M^a Herrera
 Consejero Delegado



Las coordenadas del punto de partida

En CIE Automotive cumplimos 25 años como proveedor de componentes, conjuntos y subconjuntos para el mercado de automoción, orgullosos de nuestro pasado, pero con la mirada puesta en el futuro. Porque queremos continuar nuestro viaje hacia la excelencia desarrollando todo nuestro potencial, hemos trazado una nueva hoja de ruta, el Plan Estratégico 2025, que, de una forma u otra, implica a todas las personas que conforman nuestro equipo. Gracias a su esfuerzo conjunto y al mismo amor por las cosas bien hechas que hemos demostrado siempre, en 2021 pudimos recuperarnos de la pandemia, afrontar el drástico descenso de la producción mundial de vehículos y cerrar el año con magníficos resultados, avanzando a la par en nuestros compromisos Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno. En las siguientes páginas, encontrarán las coordenadas de esta nueva e ilusionante etapa.

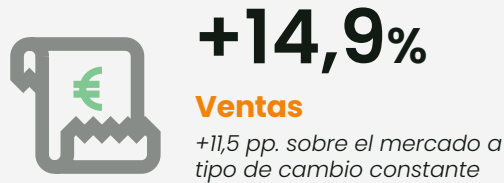
- CARTA
- COORDENADAS**
- NUESTRA RUTA
- JUNTOS HACIA EL FUTURO
- GOBIERNO CORPORATIVO
- ACERCA DE ESTE INFORME

- 7 El año 2021 en cifras
- 11 De dónde venimos
- 13 Hacia dónde vamos

Las coordenadas del punto de partida

102-7

El año 2021 en cifras



VS.

MERCADO

La producción global de vehículos aumenta en 2,5 millones de vehículos respecto a 2020 a pesar de:

- Cierre de fábricas
- Crisis de los semiconductores
- Disrupciones e inflación en el transporte
- Encarecimiento de las materias primas y de la energía
- Subidas del coste de la mano de obra

Márgenes que se expanden, deuda que se reduce, mayor cuota en un mercado en concentración... CIE Automotive obtiene resultados espléndidos en otro 'annus horribilis' para el sector de automoción

*Datos de DFN y EBITDA ajustados considerando el 50% de la JV china SAMAP.

Las coordenadas del punto de partida

102-7

El año 2021 en cifras



ACCIONISTAS

- **24,0%** de REVALORIZACIÓN DE LA ACCIÓN
- **61,3 millones** repartidos en DIVIDENDOS
- **1er** CAPITAL MARKETS DAY
- **10 PREMIOS** al departamento de Relación con Inversores
- **25** Conferencias y Roadshows

CLIENTES

- **Más de 80** CLIENTES, entre OEM y TIER 1
- **85** PLANTAS con triple certificación
- **≈2%** de la facturación destinado a proyectos I+D+i
- **+ 7.000** REFERENCIAS

SOCIEDAD

- **54,3** millones de euros pagados en IMPUESTO DE SOCIEDADES
- **Más de 1** millón de euros en PROGRAMAS de ACCIÓN SOCIAL (+25% sobre 2020)
- **Más de 42.500** beneficiarios

PROVEEDORES

- **Más de 2.300** millones en COMPRAS
- **92,3%** de proveedores LOCALES
- **420** AUDITORÍAS DE CALIDAD

EMPLEADOS

- **24.472** empleados en **18** países
- **696.806** horas de FORMACIÓN (+18% sobre 2020)
- **Nuevo** Comité de Diversidad, Equidad e Inclusión (DE&I)
- Programa de intercambio internacional: **Ulysses**
- **Gastos de personal** (599,6 millones de euros)
- **Apoyo** a trabajadores (>18 millones de euros)

Accionistas, clientes, empleados, proveedores y sociedad son partícipes de la recuperación de CIE Automotive, un grupo industrial diverso, capaz de conjugar distintos intereses y sensibilidades y generar valor compartido

Las coordenadas del punto de partida

El año 2021 en cifras

Avances en el compromiso ambiental

Cálculo de la huella ambiental de 2021 considerando 17 impactos



504.237,95
Toneladas de CO₂



1.598.876,18
m³ de AGUA



369.072,25
Toneladas de RESIDUOS

Avances en gobierno corporativo



79 INDICADORES
ASG en el Plan Estratégico 2025



FORMACIÓN GLOBAL
600 personas en Responsabilidad Penal y Anticorrupción, y Alcance Global en el Código de Conducta Profesional



Nueva Política
de Compliance

Lo que no se mide, no se mejora. CIE Automotive establece objetivos Sociales, Ambientales y de Buen Gobierno tangibles, cuantificables, y transita hacia ellos de la mano de la excelencia

Las coordenadas del punto de partida

El año 2021 en cifras

Hitos de 2021

Enero

- **Despliegue** del cuadro de mando ASG
- **Reparto** de un dividendo a cuenta del ejercicio 2020 de 30,6 millones de euros

Mayo

- **Celebración** de la Junta General de Accionistas
- **Metalcastello** entra en el vehículo eléctrico
- **Adiós** a Amable Martínez-Conde Elustondo, fundador de CIE Autometal

Julio

- **Reparto** de un dividendo complementario del ejercicio 2020 de 30,6 millones de euros

Octubre

- **Tercer** puesto en el Informe Reporta a la calidad de Informe Anual 2020

Abril

- **Fallece** Goizalde Egaña, Vicepresidenta del Consejo de Administración
- **Comienza** el contrato de liquidez, que beneficiará a los accionistas

Junio

- **Presentación** del Plan Estratégico Operativo 2025 durante la celebración del primer *Capital Markets Day*
- **Publicación** del primer Informe de Contribución Fiscal
- **Firma** en el 1er semestre de diversas financiaciones / renovaciones con criterios ASG por importe total de 168 millones de euros

Septiembre

- **Consolidación** de las áreas de ingeniería y medioambiente para avanzar en el ecodiseño

Noviembre

- **Publicación** del Plan Estratégico ASG 2025
- **Firma** en el 2do semestre de financiaciones / renovaciones ligadas a criterios ASG, adicionales a las del 1er semestre, por importe de 216 millones de euros

Las coordenadas del punto de partida

De dónde venimos

El sueño de CIE Automotive comenzó hace 25 años: convertirse en un grupo español de referencia del sector de componentes para automoción. Hoy, ese sueño es ya una realidad tras más de 100 integraciones y multitud de *greenfields* en los principales mercados de automoción del mundo.

Cronología

- 1996** • Constitución del grupo inversor INSSEC para crear un grupo empresarial español del sector auxiliar de automoción y acuerdo con Egaña SA para entrar en su capital y formar la Corporación Industrial Egaña.
- 1997** • Corporación Industrial Egaña inicia en España su expansión con la compra de pymes vascas del sector que aportan al grupo distintas tecnologías.
- 1998** • Comienza el proceso de internacionalización en Europa con la compra de la checa Unitools Press.
- 1999** • Creación de Autokomp Ingeniería, embrión del actual centro tecnológico, para dar soporte de I+D a las empresas del grupo.
- 2000** • Desembarco en Brasil a través de la compra del 50% de Autometal.
- 2002** • Fusión entre Corporación Industria Egaña y Grupo Aforasa, que pasa a llamarse CIE Automotive.
 - Apertura del primer greenfield en México en la localidad de Celaya.
- 2006** • Desembarco en China, primer país asiático en el que se instala CIE, con el greenfield CIE Automotive Parts Shanghai.
 - Creación de la joint venture CIE Desc en México supone un salto cualitativo en el servicio a los clientes de Norteamérica.
- 2009** • Entrada en el negocio de Roof Systems con la compra de Advanced Comfort Systems (ACS).
- 2011** • Fusión de la compañía tecnológica Dominion a través de Insec.
 - CIE Autometal comienza a cotizar en la Bolsa de Sao Paulo.
- 2012** • Llegada, por primera vez, a Estados Unidos con la compra de Century Plastics.
 - Primera planta de forja en Asia con la creación de la *joint venture* Nanjing Automotive Forging (NFJ).
- 2013** • Entrada en India a través de la alianza estratégica con el grupo indio Mahindra & Mahindra, que dará lugar a la cotizada MCIE.
- 2014** • CIE Automotive lanza una OPA de exclusión sobre su filial brasileña Autometal.
- 2015** • Adhesión al Pacto Mundial de Naciones Unidas, aprobación de la política de RSC y Sostenibilidad y creación del Comité Transversal de RSC (Comité ASG en la actualidad).
- 2016** • CIE Automotive saca a Bolsa su filial Dominion.
- 2017** • Publicación del Global Supply Chain Manual.
 - Celebración de las primeras Jornadas de RSC (Jornadas ASG en la actualidad).
- 2018** • CIE Automotive distribuye su participación en Dominion entre todos sus accionistas.
 - Puesta en marcha del Portal de proveedores como herramienta de gestión enfocada a monitorización y control de riesgos ASG.
- 2019** • Compra de la división de techos de Inteva, que le sitúa en el top 3 mundial en el diseño y fabricación de techos panorámicos de cristal.
- 2020** • CIE Automotive vincula su préstamo de 690 millones de euros a financiación sostenible.
 - Ingreso en la Comisión de Negocio Responsable de Sernauto.
- 2021** • CIE Automotive cumple 25 años y presenta el Plan Estratégico 2025.



Una historia de integración y globalización

ESTADOS UNIDOS

- CIE USA
- CIE Newcor RGI Clifford
- CIE Newcor MTG Corunna
- CIE Newcor MTG Owosso
- CIE Somaschini North America
- Golde Auburn Hills

MEX

- CIE Amaya Mex
- CIE Celaya
- CIE Matic
- CIE Nugar
- CIE Nugar Puebla
- CIE PEMSA Celaya
- CIE Plásticos México
- CIE PEMSA Saltillo
- CIE Forjas de Celaya
- Bill Forge de México
- Golde Puebla
- CIE Mapremex

BRASIL

- CIE Autoforjas
- CIE Autometal SBC
- CIE Dias D'Ávila
- CIE Autocom
- CIE Jardim Sistemas
- CIE Nakayone
- CIE Durametal
- CIE Taubaté
- CIE Autometal Diadema
- CIE Autometal Pernambuco
- CIE Autometal Minas

ESPAÑA

- CIE Alcasting
- CIE Alurecy
- CIE Amaya
- CIE Denat
- CIE Egaña
- CIE Galfor
- CIE Gameko
- CIE Inyectametal
- CIE Legazpi
- CIE Mecasur
- CIE Mecauto
- CIE Norma
- CIE Nova Recyd
- CIE Orbelan
- CIE Recyde
- CIE Recylan
- CIE Recytec
- CIE Udalbide
- CIE Vilanova
- ACS Ibérica

PORTUGAL

- CIE Stratis
- CIE Plasfil

MARRUECOS

- CIE Maroc

FRANCIA

- CIE Compiègne
- ACS France

ALEMANIA

- Falkenroth Umformtechnik GmbH
- GSA Gesensschmiede Schneider GmbH
- Schöneweis & Co. GmbH

LITUANIA

- CIE LT Forge

REPÚBLICA CHECA

- CIE Zdanice
- CIE Metal CZ
- CIE Plasty
- CIE Unitools Press
- CIE Praga Louny

ESLOVAQUIA

- CIE Mar Sk
- Golde Lozorno

RUMANÍA

- CIE Matricon
- ACS Romania
- Golde Oradea

ITALIA

- Metalcastello Spa
- CIE Somaschini
- CIE Somaschini Automotive

RUSIA

- CIE RUS

CHINA

- CIE Automotive Parts Shanghai
- Nanjing Automotive Forging
- ACS Shanghai
- ACS Wuhan
- Golde Changchun
- Golde Shanghai
- Golde Tianjin
- Golde Wuhan
- Golde Shandong
- SAMAP Ningde
- SAMAP Shanghai

INDIA

- MCIE Forgings Pune
- MCIE Gears Pune
- MCIE Gears Rajkot
- MCIE Stampings Rudrapur
- MCIE Stampings Nashik
- MCIE Stampings Kanhe
- MCIE Stampings Kanhe II
- MCIE Stampings Zaheerabaad
- MCIE Stampings Pantnagar
- MCIE Composites Division
- MCIE Foundry Division
- MCIE Magnetic Products Division
- MCIE Stampings Nagpur
- Bill Forge Bommasandra
- Bill Forge Jigani (Plant 2)
- Bill Forge Attibele
- Bill Forge Coimbatore
- Bill Forge Haridwar
- Bill Forge Jigani (Plant 6)
- AEL Aluminum Aurangabad
- AEL Aluminum Pantnagar
- AEL Aluminum Pune
- CIE Hosur

Leyenda:

- CREACIÓN
- ADQUISICIÓN
- JOINT VENTURE



Las coordenadas del punto de partida

Hacia dónde vamos

CIE Automotive sigue construyendo su futuro con el Plan Estratégico 2025, un proyecto ambicioso para avanzar en la senda de la rentabilidad sostenible. Los compromisos operativos y el crecimiento inorgánico convertirán a CIE Automotive en una empresa de 1.000 millones de euros de EBITDA y 500 millones de euros de beneficio neto a partir de 2025. Los 79 KPI no financieros definidos por las diferentes áreas implicadas, permitirán monitorizar el cumplimiento de la estrategia Ambiental, Social y de Buen Gobierno.

Compromisos financieros del Plan Estratégico 2025 (perímetro orgánico)

1

Crecimiento de las ventas

≈ +20pp
sobre el mercado
en 5 años

2

Margen EBITDA

>19%
en 2025

3

Capex de

1.000
millones de
euros en 5 años

4

Pago de impuesto de sociedades

≈ 2%
sobre las ventas
anuales

5

Conversión del

≈ 65%
de EBITDA en caja
operativa



Compromisos ASG del Plan Estratégico 2025 (I)

Con el fin de supervisar la evolución del Plan Estratégico ASG 2025 y la consecución de los objetivos definidos, las diferentes áreas han fijado una serie de KPI, entre ellos los siguientes ejemplos.



ÁREA COMPLIANCE

KPI	Objetivo	Fecha límite
Empleados formados en el Código de Conducta	>95%	2021
Realización de talleres ASG	100%	2025
Implantación mundial del modelo de cumplimiento penal	100%	2025



ÁREA MEDIOAMBIENTE

KPI	Objetivo	Fecha límite
Reducción del consumo de energía (kwh/valor añadido)	2% promedio anual	2025
Reducción de las emisiones directas de GEI (Alcance 1) (TCO ₂ e)	2% promedio anual	2025
Reducción de las emisiones indirectas de GEI procedentes de la generación de energía (Alcance 2) (TCO ₂ e)	5% promedio anual	2025
Reducción de la intensidad de las emisiones (TCO ₂ e/valor añadido)	3% promedio anual	2025



ÁREA CADENA DE SUMINISTRO

KPI	Objetivo	Fecha límite
Nº de países con criterios ASG en sus procesos de compra / Total de países en los que opera el grupo	100%	2021
Nº de proveedores con volumen de compra anual >1M € auditados y/o autoevaluados en el periodo siguiendo criterios ASG	25%	2022
% proveedor local / Todos los proveedores sobre el gasto total del periodo	>70%	2023

Objetivos cumplidos en 2021.

Compromisos ASG del Plan Estratégico 2025 (II)



ÁREA RECURSOS HUMANOS

KPI	Objetivo	Fecha límite
Nº de plantas con diagnóstico de diversidad / Total de plantas del grupo	100%	2025
Nº de plantas con certificación ISO 45001 / Total de plantas del grupo	100%	2025
Nº de personas formadas / Nº total de personas a formar en ASG	100%	2025



ÁREA INGENIERÍA

KPI	Objetivo	Fecha límite
Nº de líneas de producción con iniciativas tecnológicas 4.0 implantadas por división o tecnología	Europa: 3 Asia: 1 América: 1	2024
Introducción de proyectos de economía circular para la mejora del consumo energético (Nº)	Desarrollar un proyecto de economía circular en Europa y extenderlo a otra región	2024
% de mejora en el ratio peso bruto a peso neto	Europa: 3% mejora en 2 productos relevantes en 3 tecnologías Resto del mundo: 3% de mejora en 3 productos relevantes en 3 tecnologías	2025



ÁREA COMERCIAL

KPI	Objetivo	Fecha límite
Nº de plantas autoevaluadas en NQC con puntuación superior al 80%	75%	2021
Recopilar qué plataformas utiliza cada planta con sus clientes para la autoevaluación en ASG	100%	2021
Nº de personas del equipo de ventas formadas / Nº total de personal del equipo de venta	80%	2021

Compromisos ASG del Plan Estratégico 2025 (III)



ÁREA M&A

KPI	Objetivo	Fecha límite
Nuevas integraciones con el Manual ASG implementadas / Total de nuevas integraciones	100%	✓ 2021



ÁREA FINANCIERA

KPI	Objetivo	Fecha límite
Cumplimiento de los requisitos de la primera financiación sostenible durante toda la vida de la misma (%)	100%	✓ 2021
Acuerdos de financiación ASG publicados (%) cada año	100%	✓ 2023
Deuda bruta financiación sostenible / Deuda bruta del grupo	>50%	2025



ÁREA RELACIÓN CON INVERSORES

KPI	Objetivo	Fecha límite
Publicación del Plan ASG en la web corporativa y en la intranet	100%	✓ 2021
Nº de analistas clave ASG respondidos/ Total de analistas clave ASG que han contactado con CIE Automotive	100%	✓ 2021

Trazamos nuestra ruta sobre un modelo probado

Tras 25 años de andadura, en 2021 hicimos un alto en el camino para replantearnos quiénes somos y quiénes queremos ser. Al contexto de enorme incertidumbre económica y de profunda transformación en el sector automoción, respondimos con el nuevo Plan Estratégico 2025, en el que aunamos por primera vez objetivos operativos ambiciosos con avances significativos en materia ambiental, social y de gobernanza. Demostramos así nuestra confianza en nuestras capacidades y en la solidez de nuestro modelo de negocio, que nos ha permitido superar todos los obstáculos y nos permitirá lograr cada una de las metas que nos planteemos.

- 18 CONTEXTO Y TENDENCIAS del mercado de automoción
- 30 Una ESTRATEGIA integral para una rentabilidad sostenible
- 45 Nuestro MODELO DE NEGOCIO, una base fiable
- 53 COMPROMISOS, impulsados por el afán de superación
- 55 TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN, la autopista hacia el futuro

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

Trazamos nuestra ruta sobre un modelo probado

CONTEXTO Y TENDENCIAS del mercado de automoción

La actividad mundial siguió en 2021 condicionada por la pandemia de COVID-19. Aunque la economía global creció un 5,6% en 2021, el ritmo de expansión posterior a la recesión más firme en 80 años, los sucesivos rebrotes de la enfermedad y las tensiones en las cadenas de suministro –crisis de los semiconductores y encarecimiento del transporte, la energía y las materias primas– afectaron negativamente a la actividad económica y tuvieron un fuerte impacto en el mercado de automoción, que produjo 11,8 millones de vehículos menos que en 2019, antes de la aparición de la COVID-19.

Evolución global del sector de automoción en 2021

La producción anual de vehículos se situó en 77,1 millones de unidades, una cifra muy inferior a la esperada que supone un crecimiento del 3,4% con respecto a 2020, el año de los cierres globales por la pandemia.

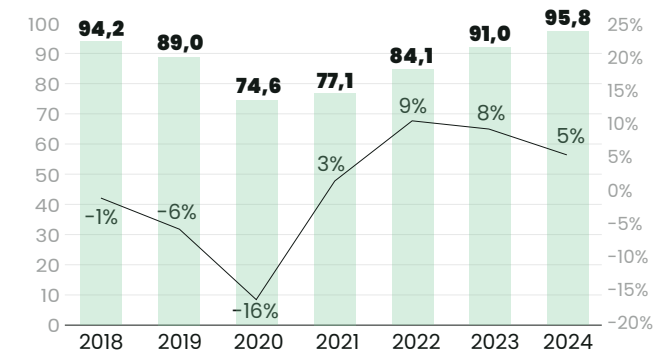
El origen de esta contracción está en las importantes paradas y ajustes de producción decretados por algunos países para frenar las sucesivas olas de la enfermedad y en la interrupción en el suministro de los semiconductores, indispensables para la construcción de vehículos en la actualidad. A estas dificultades del lado de la oferta se sumaron otras relacionadas con las tensiones en la cadena de suministro, como el aumento de los precios de los transportes de mercancías, el encarecimiento de las materias primas, la energía y la mano de obra.

Producción de vehículos y perspectivas

Leyenda:

- Producción global
- Cambio año a año

Fuente: IHS



Entre tanto, la demanda de vehículos permanecía estancada, a la espera de que se despejasen los cuellos de botella en la producción. Prueba de este desequilibrio entre la oferta y la demanda es la caída continuada de los inventarios hasta mínimos históricos y la subida de los precios de los coches de segunda mano, a los que los usuarios se han visto obligados a recurrir, a la espera de la llegada vehículos nuevos, que también han subido de precio. En este escenario, las ventas se situaron en los 79,9 millones de vehículos, 3,5% más que el año anterior.

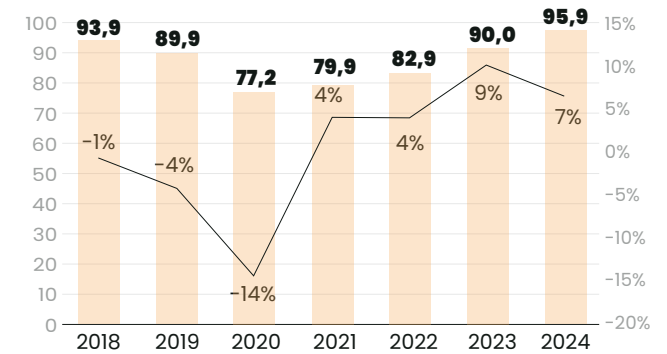
De cara al futuro, los bajos niveles de inventarios, unidos a los drivers específicos de cada mercado en favor del crecimiento del mercado, supondrán un aumento de las producciones.

A continuación, se detallan algunos de los factores que han condicionado la evolución del sector en 2021 y que podrían desembocar en un cambio de paradigma en la venta de vehículos, desde el tradicional *just in time*, que implica comprar y producir solo lo imprescindible, hasta el *just in case*, que supone tener reservas de insumos para cubrir distintas eventualidades.

Evolución de las ventas

Leyenda:

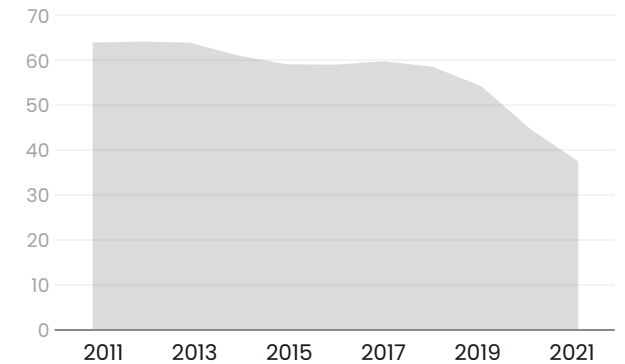
- Ventas global
- Cambio año a año



Niveles de inventario

* Nota sobre la metodología: Los días de producción disponibles se basan en el cambio relativo de los niveles de ventas y producción con respecto a una base estática de 56 días de existencias; esto no varía por año o por región y es sólo una medida indicativa.

Fuente: IHS



Crisis de los semiconductores

El crecimiento sin precedentes de la demanda de dispositivos electrónicos para trabajar y estudiar desde el hogar (ordenadores, *smartphones*, *tablets*, etc.) provocó una escasez global de microchips, que golpeó con fuerza en el sector de la automoción y obligó a los constructores globales de vehículos a ralentizar sus producciones, llegando incluso a paralizar algunas de sus fábricas.

Los chips semiconductores son indispensables en la construcción y rendimiento de los vehículos actuales. Según la Asociación Europea de Proveedores de Automoción CLEPA, un coche moderno puede contener 100 unidades de control electrónico (ECU, por sus siglas en inglés), y entre 20 y 40 microcontroladores, que controlan desde funciones esenciales (como el control del motor y la dirección asistida) hasta el confort (como elevalunas, asientos, y climatización), pasando por la seguridad y el acceso (como los cierres de las puertas y el acceso sin llave).

Tras los primeros confinamientos de 2020, las fábricas de semiconductores

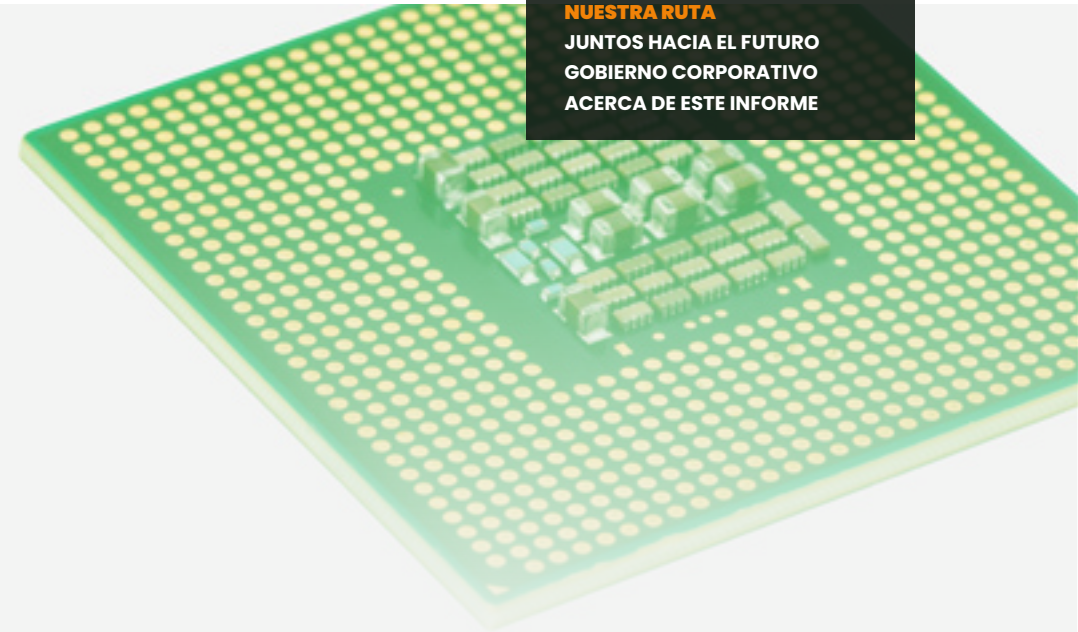
-en manos de un reducido número de compañías de Taiwán y Corea del Sur- retomaron su producción, concentrando su actividad en la creciente demanda de las compañías de electrónica que habían mantenido sus pedidos a lo largo de la pandemia, en detrimento de la industria de automoción, que habían paralizado sus pedidos cuando se cerraron las fábricas. Los constructores de automoción se vieron también perjudicados por el incendio en Japón de una gran planta de Renesas Electronics, la nevada de Texas, que obligó a cerrar la fábrica de Samsung, y la gran sequía de Taiwán, que paró la producción del productor TSMC. La situación de escasez se agravó durante la segunda mitad del año 2021 debido a las restricciones a la movilidad impuestas en Malasia para frenar el virus, uno de los países donde se realizan las actividades de testeo y empaquetado de semiconductores para automoción.

Como resultado de estos sucesos, en el transcurso de 2021 dejaron de producirse alrededor de 9,5 millones

de vehículos. Sin embargo, no todos los mercados se vieron afectados por igual. Los más perjudicados fueron el norteamericano y el europeo, que aglutinaron el 51% de los volúmenes perdidos. China, por su parte, que produjo el 32% de los vehículos, sólo acumuló el 19% de los volúmenes perdidos.

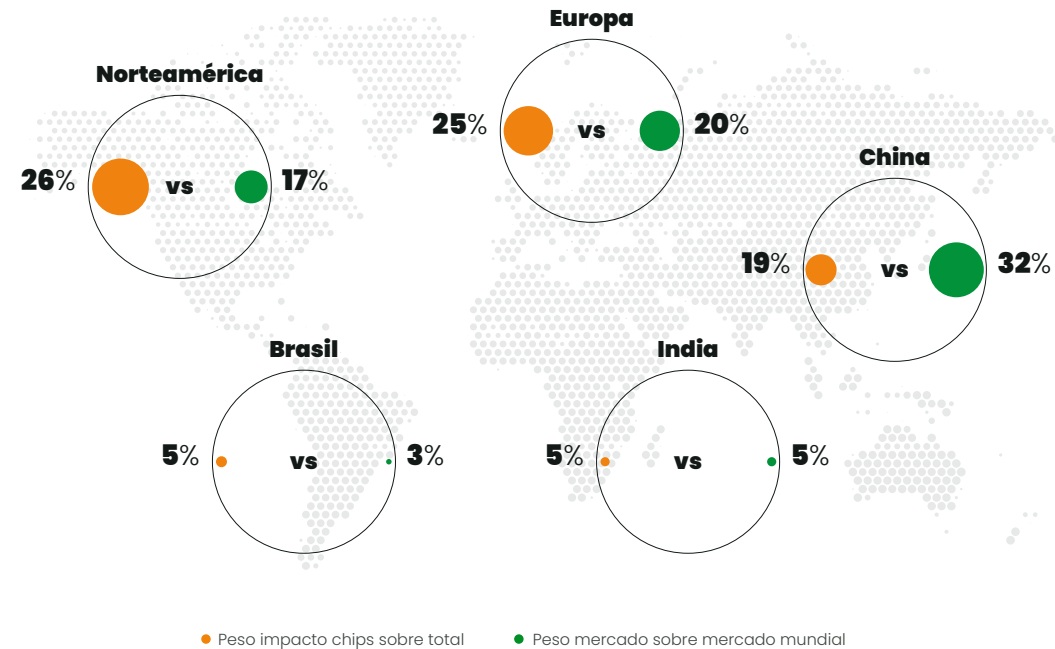
La crisis de los semiconductores ha puesto de manifiesto la dependencia de las compañías asiáticas en el suministro de semiconductores y la necesidad de acercar la producción de estos chips a las plantas europeas y estadounidenses. Durante el ejercicio,

comenzaron a desplegarse diferentes planes de inversión en Asia, Estados Unidos y Europa con el fin de estabilizar el suministro. Los expertos prevén una mejora significativa en 2022, hasta alcanzar la total normalidad en 2023, entendida esta como una equiparación de la oferta y la demanda. Para lograrlo, los fabricantes de chips han anunciado inversiones por 400.000 millones de dólares, repartidos entre China, Corea, Estados Unidos, Alemania y Singapur. Por su parte, la Unión Europea ha formado una alianza industrial para producir en suelo europeo al menos el 20% de los chips consumidos.



No todos los mercados se vieron afectados por igual en la crisis de los semiconductores. Los más perjudicados fueron el norteamericano y el europeo, que aglutinaron el 51% de los volúmenes perdidos. China, por su parte, que produjo el 32% de los vehículos, sólo acumuló el 19% de los volúmenes perdidos.

Peso impacto chips sobre total vs peso mercado sobre mercado mundial



Paradas y ajustes en la producción

La pandemia y las medidas restrictivas para contenerla tuvieron un impacto directo sobre la actividad de las fábricas también en 2021.

En India, Europa, Norteamérica y China se produjeron importantes paradas y ajustes de la producción para contener la pandemia en mayo, mes en el que se contabilizaban 400.000 nuevos infectados al día.

En Brasil, uno de los países más afectados por la pandemia, la respuesta descoordinada de las administraciones provocó revisiones a la baja en las estimaciones de producción anual de vehículos.

Disrupciones e inflación en el transporte

Desde finales de 2020 y a medida que mejoró la situación de la pandemia, se elevó la demanda de bienes no esenciales a través del comercio electrónico. Aunque China respondió a esta demanda con un aumento de su producción, las compañías navieras no pudieron procesar los mayores volúmenes de envío con sus plantillas reducidas, provocando largas esperas en los puertos y semanas de retraso en la entrega de los productos. En este escenario, comenzaron a escasear los fletes marítimos, cuyo precio acabó multiplicándose por cinco.

En general, estas disrupciones en el transporte han afectado menos a CIE Automotive que a otros *players*, dada su filosofía *local production for local supply* (92,3% de proveedores locales) y la gestión *exworks* de gran parte de las ventas.

Encarecimiento de las materias primas

El sector de automoción tuvo que enfrentarse a problemas de encarecimiento de gran cantidad de materias primas como metales férreos y no férreos, materiales poliméricos y productos químicos. Una de las subidas más significativas fue la del precio del acero, que llegó a multiplicar por cinco su coste. Todas las subidas tienen que ver con la recuperación de la actividad en China y Estados Unidos, y con una mayor tendencia de las empresas industriales al sobreestocaje.

Las cláusulas *pass through* que incluye CIE Automotive en la mayoría de sus contratos con clientes, le protegieron en buena parte de esta subida desbocada de los precios.

Subida de los precios de la energía

El aumento brusco de la demanda tras las restricciones es, con el clima, el principal causante de la crisis energética que vive el planeta. La contención de la oferta de petróleo procedente de los países de la OPEP, los problemas en el suministro del gas a Europa y la todavía escasa inversión en energías renovables para hacer frente a la creciente demanda empujaron las cotizaciones del petróleo y el gas y afectaron negativamente a la industria.

Pese a esta reacción en cadena, el incremento de los costes energéticos tuvo un impacto controlado en la cuenta de resultados global de CIE Automotive, que no es industria electrointensiva, aunque hay algunas divisiones y tecnologías más afectadas que otras.



Evolución de la industria de automoción por mercados

Todos estos factores, aunque globales, no incidieron por igual en todas las regiones. A continuación, se resumen la evolución del mercado de automoción en las regiones donde opera CIE Automotive:

Norteamérica

- La producción de vehículos en Norteamérica ascendió a 13,0 millones de unidades, un 0,2% más en comparación con 2020. Los consumidores estadounidenses salieron a la búsqueda de un nuevo coche tras meses de restricciones, estimulados por los incentivos gubernamentales. Este auge de la demanda estadounidense – que contrasta con la debilidad de la oferta por la crisis de los semiconductores, situando el nivel de inventarios en mínimos históricos – impulsó la actividad de las fábricas en México, dada la fuerte relación comercial entre ambos países. En este punto, se prolongó el periodo de gracia otorgado para el nuevo tratado USMCA, hasta el 1 de julio de 2021.

Brasil

- La producción de vehículos se situó en 2,1 millones de unidades, lo que supone un crecimiento del 9% con respecto a 2020, año en que la producción se desplomó a mínimos por la crisis sanitaria, y se vio muy limitada por las tensiones en la cadena de suministro y la escasez de semiconductores.
- Las dificultades para controlar la pandemia y otros factores de tipo interno (paro, incertidumbre política, inflación, etc.), siguieron lastrando la compra de vehículos, si bien se produjeron listas de espera en determinados modelos.

Europa

- Aunque el ritmo de vacunación, más acelerado que en otras regiones, y los incentivos de los gobiernos a la compra de vehículos de pasajeros, posibilitaron una cierta recuperación de la demanda de automóviles, que se vio impulsada por la evolución de los mercados destino de exportación, Estados Unidos y China, dos factores principales han impactado negativamente en la evolución de las producciones:
 - La legislación sobre la reducción de emisiones de CO2, más exigente que 2020, que afectó a los volúmenes por estrategias de cumplimiento de los fabricantes.
 - El fuerte impacto relativo de la escasez de semiconductores.
- En el segmento del camión, cabe destacar la fuerte cartera de pedidos por parte de los operadores logísticos, impulsados por los datos de kilometraje y la subida de las tarifas del transporte. Se espera, además, una fuerte demanda de reposición de camión, como consecuencia de las nuevas regulaciones medioambientales y de seguridad aplicables al segmento de camión en Europa.
- Al cierre del ejercicio, la producción se situó en 15,5 millones de vehículos, lo que supone una variación del -4,4% con respecto al año anterior, muy afectada por la crisis de los semiconductores y por el resto de las tensiones en la cadena de suministro.

China

- El primer productor del mundo alcanzó en 2021 una producción de 24,8 millones de vehículos, lo que supone un crecimiento de cerca de un millón y un 5% más que en 2020. Este incremento, en apariencia limitado, se debe al mejor comportamiento de China el año anterior, lo que hace que la base comparable sea más exigente.
- La efectiva gestión de la pandemia permitió el repunte de la demanda, que se vio intensificada por la extensión de los incentivos gubernamentales a la compra de automóviles hasta 2022. Sin embargo, los constructores y proveedores chinos también tuvieron que hacer frente a los problemas globales. La escasez de semiconductores también impactó en las ventas, especialmente en *mass market* y tuvieron que hacer frente a los cortes de electricidad, que resolvieron trasladando la producción al turno de noche o con el alquiler de generadores para proporcionar un suministro técnico temporal.

India

- India, donde CIE Automotive tiene una posición relevante a través de Mahindra CIE, se vio golpeada en 2021 por la variante delta del coronavirus en la primera parte del año, aunque en la segunda mitad la situación mejoró ostensiblemente gracias al avance de la vacunación y al buen monzón de este año. Durante el ejercicio, la producción fue de 4,2 millones de vehículos, un 28% más que en 2020, también explicada por la baja base comparable.
- A pesar de que hay algunas incertidumbres, las previsiones para el futuro son optimistas, teniendo en cuenta la situación de inventarios en mínimos, el ahorro acumulado durante los últimos meses y la mejora del sentimiento del consumidor. Además, se espera que entre en vigor un programa de achatarramiento en abril de 2022.

Principales tendencias del sector automoción

El mundo está cambiando y, con él, el sector de automoción, que viene experimentado en los últimos años una transformación intensa que afecta tanto a la evolución de la demanda como la innovación en la oferta. El escenario en el que se mueven los proveedores de componentes es, por tanto, dinámico y requiere de un atento análisis del entorno para diseñar las estrategias adecuadas.





El mundo está cambiando

Cambio climático

El cambio climático se ha convertido en la principal amenaza para el planeta. La normativa medioambiental creada para luchar contra el cambio climático se está acelerando y haciéndose más ambiciosa y global.

- **Electrificación:** Para el sector automoción, la normativa sobre el cambio climático se traduce en vehículos de energías alternativas y centrados principalmente en la electrificación.
- **Huella ambiental corporativa:** Para cada agente, la normativa sobre el cambio climático supone mitigar su huella medioambiental corporativa con un enfoque de ciclo de vida.

Cambio demográfico

A nivel mundial, hay muchas tendencias demográficas contrapuestas ocurriendo al mismo tiempo, cuyo efecto para el sector del automóvil debería ser más bien positivo.

El 60% de la población se encuentra en Asia, mientras otras regiones del mundo, especialmente Europa están perdiendo peso y se sitúa en el 10%. Por otro lado, más de la mitad del crecimiento de la población mundial se concentra en África.

Se está produciendo un aumento de la esperanza de vida y un retroceso de la natalidad, lo que implica un envejecimiento de la población. Hay, además, una urbanización de la población y un desplazamiento de las poblaciones a través de los movimientos migratorios, en su mayoría regionales.

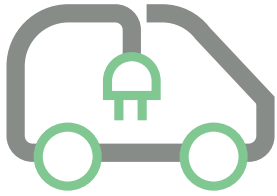
Cambio tecnológico

El mundo avanza hacia una Tercera Revolución Industrial, que cambiará la vida de las personas y hará más eficientes los procesos productivos, también en el sector automoción.

Las mejores y más eficientes arquitecturas de vehículos se basan en el uso del material adecuado en la aplicación correcta, por lo que todas las diferentes tecnologías desempeñarán un papel en los vehículos multimateriales de nueva generación.

Macro y Geopolítica

- **Oportunidad en los mercados emergentes:** Se espera que economías como China, India o Brasil muestren un fuerte crecimiento en los próximos años.
- **Proteccionismo nacional:** Consideradas inicialmente como una amenaza, no se espera que las estrategias de proteccionismo tengan un impacto significativo en el sector del automóvil.



El sector está cambiando

Electrificación

Las nuevas generaciones demandan la descarbonización del sistema de movilidad para frenar el cambio climático. En esta línea, y siguiendo las distintas regulaciones, el sector de automoción se enfrenta al reto de conseguir que más de un tercio de todos los coches producidos en 2025 sean electrificados, ya sea en versión híbrida o puramente eléctrica.

Los fabricantes deben dar respuesta a esta demanda para conseguir gradualmente estos objetivos. Así el futuro es una mezcla de fuentes de energía con:

- Las pérdidas de diésel se redireccionan a favor de la gasolina (vasos comunicantes).
- Los ratios de penetración de los vehículos eléctricos son muy diferentes según el mercado o la región.

Hay muchas variables críticas entorno al vehículo eléctrico, cuya evolución determinará su ritmo de penetración, y para las que no hay consenso actualmente.

Experiencia del usuario

Uno de los aspectos fundamentales al analizar las megatendencias sectoriales es la importancia del cliente. El usuario ha cambiado sus prioridades a la hora de comprar un vehículo y actualmente el confort es ya una prioridad clave en la decisión de compra del coche por parte de los consumidores. Así, los clientes demandan, cada vez más, aspectos de los vehículos que tienen que ver con la asistencia a la conducción, la comodidad del espacio o una infraestructura inteligente, en detrimento de otros como la potencia, la aerodinámica o el diseño exterior.

Uno de los elementos de confort más importantes es el sistema de techo, cuyo ratio de penetración está creciendo más rápido que el mercado general de automóviles.

Seguridad y protección

La seguridad de los pasajeros es hoy en día uno de los principales motores de la arquitectura de los vehículos y, generalmente, implica una mayor complejidad, un mayor número de componentes y componentes de mayor valor añadido.

Los automóviles modernos están equipados con sistemas sofisticados de seguridad que evitan los accidentes o mitigan sus efectos en caso de colisión, como chasis y carrocería, cinturones de seguridad o airbags, entre otros.

Autónomos y conectados

En los próximos años se augura una generalización del coche autónomo. Aunque es cierto que aún existen trabas que dificultan su expansión, en los últimos años se han realizado avances significativos en el ámbito de la conducción autónoma, con importantes funciones de asistencia a la conducción.

La "conectividad" de los automóviles es otra de las claves del futuro. Las personas buscan, cada vez más, un coche conectado con el resto de su mundo, como ya lo tienen con su teléfono móvil, sus asistentes virtuales, la domótica, etc. Se deben establecer muchas conexiones de alta velocidad para poder alcanzar ese nivel de experiencia, por lo que los fabricantes de automóviles se unirán a empresas de tecnología, telefonía e infraestructuras. Así será cómo las nuevas plataformas de Internet de las Cosas pondrán en marcha la próxima generación de servicios para vehículos.



El espacio de los proveedores está cambiando

Externalización de los clientes

Los cambios en la industria del automóvil están empujando a los fabricantes de automóviles a concentrarse en sus competencias clave, subcontratando cada vez más producción a los proveedores, que aportan hoy más del 75% del valor total de los vehículos.

Industria 4.0

Se espera que en los próximos años miles de nuevas empresas digitales alteren la actual cadena de suministro del sector del automóvil, mientras algunos de los aspectos clave de la empresa digital ya se están implantando en nuestra industria.

Así, se está produciendo una fase de especial impulso en la implantación de nuevas tecnologías, cuyo objetivo es la llamada Fábrica Inteligente, con inversiones en simulación, plataformas en la nube, fabricación cognitiva, y robótica online.



CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME



Contexto ASG

Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

A estas diez tendencias se suma otra, transversal a todos los sectores de la economía, con implicaciones específicas para la industria del automóvil, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Los ODS fueron adoptados por las Naciones Unidas en 2015 como un llamamiento universal a la acción para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que para 2030 todas las personas disfruten de paz y prosperidad.

Este llamamiento está teniendo su eco en todos los sectores de la economía y tiene implicaciones específicas para la industria del automóvil, especialmente en lo que se refiere a la descarbonización del transporte, pero también en otros aspectos que contribuyen a la forma en que se hacen las cosas en la organización, la protección del medioambiente o al progreso de la sociedad.

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE



Trazamos nuestra ruta sobre un modelo probado

Una ESTRATEGIA integral para una rentabilidad sostenible

CIE Automotive inició en 2021 el despliegue de una nueva estrategia integral que da respuesta a las tendencias del mercado de automoción y a las necesidades e inquietudes de sus grupos de interés: el Plan Estratégico 2025. Este plan a cinco años define las líneas de trabajo y los objetivos a seguir en todos los aspectos de su actividad, y supone la completa integración de los aspectos ASG (Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno) en el día a día del negocio.

El Plan Estratégico 2025 ha sido presentado públicamente en dos secciones:

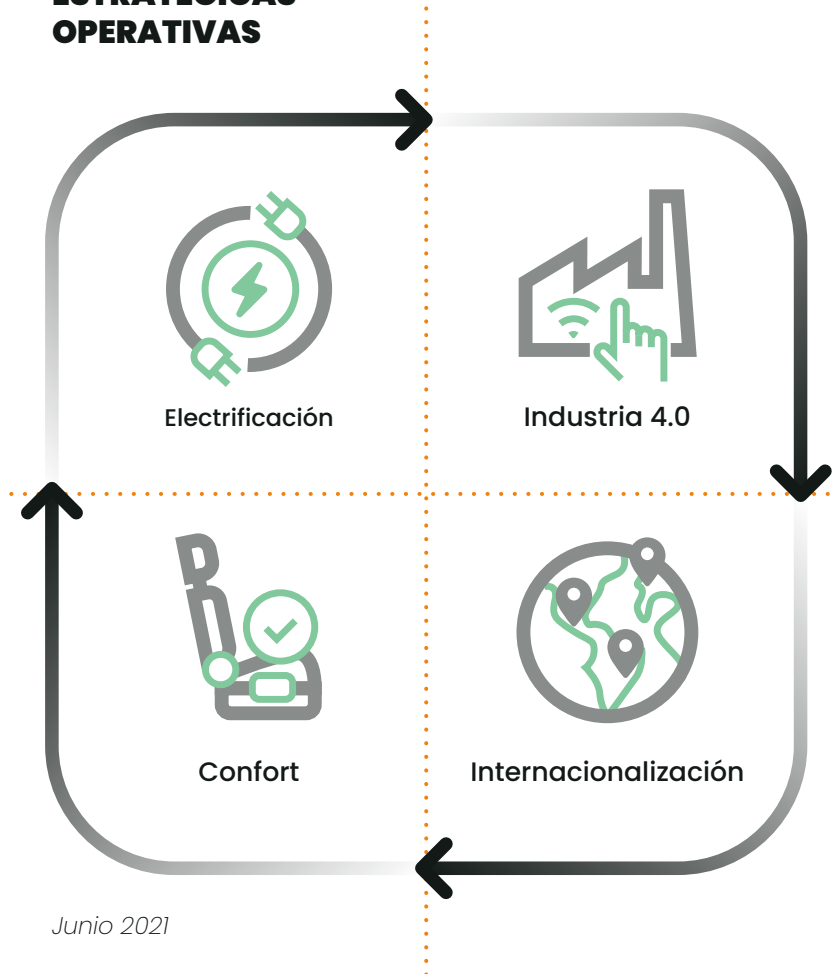
1. En la primera, las líneas y compromisos operativos del Plan Estratégico 2025 que se explicaron a los inversores en el primer Capital Markets Day celebrado en junio.
2. En la segunda, el Plan Estratégico ASG 2025 que se dio a conocer en el mes de noviembre, se desarrollan las líneas de actuación y los KPI para medir los avances en materia ASG.

Con este doble desafío, la compañía pretende garantizar la rentabilidad sostenible en un periodo clave para el sector de automoción, sortear la compleja situación económica provocada por la pandemia y afrontar con éxito la profunda transformación del sector.



Líneas del Plan Estratégico 2025

LÍNEAS ESTRATÉGICAS OPERATIVAS



LÍNEAS ESTRATÉGICAS ASG



Plan Estratégico Operativo 2025

CIE Automotive se ha fijado una serie de compromisos orgánicos*, que supondrán un desapalancamiento muy significativo y le permitirán invertir hasta 1.500 millones de euros en crecimiento inorgánico sin exceder dos veces su deuda financiera neta/EBITDA y hacer así realidad su aspiración de convertirse en una compañía de 1.000 millones de euros de EBITDA y 500 millones de resultado neto a partir de 2025.



1

Incrementar las ventas

unos **20 puntos porcentuales** por encima del crecimiento del mercado



2

Superar en 2025 el margen EBITDA sobre ventas

del **19%**, reforzando la posición de la compañía en el pódium de los proveedores más rentables del sector



3

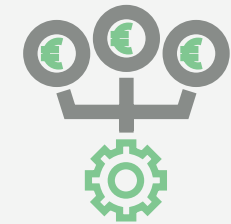
Invertir en CAPEX

en torno a **1.000 millones** de euros en el quinquenio, lo que representa alrededor de un 5% anual de las ventas



4

Desembolsar anualmente para **impuesto de sociedades** un **2% de las ventas**



5

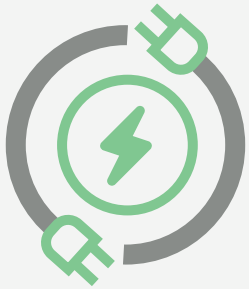
Generar de forma sostenida flujo de caja

operativo del **65%** del EBITDA. Aprox. 500 millones de euros a partir de 2025, frente a los 300 millones generados antes de la pandemia.

*Estos compromisos se han establecido considerando el perímetro actual y a tipo de cambio constante, bajo la premisa de un crecimiento del mercado del 28% entre 2020 y 2025, de acuerdo con las previsiones de IHS a junio de 2021.

Líneas estratégicas operativas

Partiendo de un riguroso análisis de las tendencias que afectan al mundo en general y al sector de automoción y de proveedores de automoción en particular, CIE Automotive ha establecido cuatro líneas de trabajo para cumplir sus objetivos específicos: electrificación, industria 4.0, confort e internacionalización.



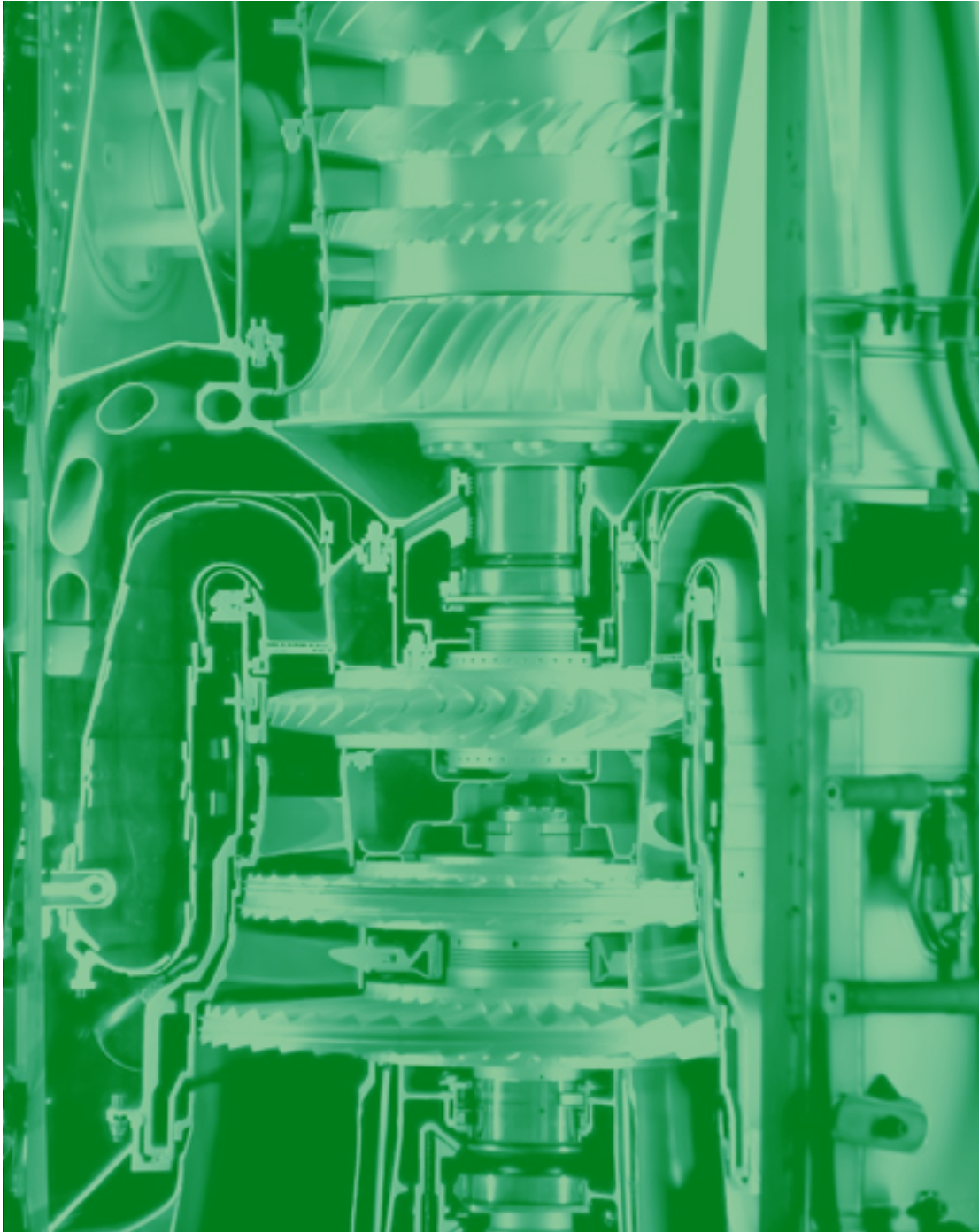
1. Electrificación

La descarbonización de la movilidad es una oportunidad para CIE Automotive. Hasta ahora, más del 80% de sus productos pueden utilizarse tanto en vehículos electrificados como de combustión, pero el auge del coche eléctrico hace que la compañía se fije como objetivo incrementar su presencia en el *powertrain* electrificado para posicionarse en el mercado con nuevos componentes de alto valor añadido, relacionados fundamentalmente con el motor y la electrónica de potencia, las cajas de cambios y las baterías. Este objetivo está ligado de manera natural a la reducción del impacto ambiental y mitigación del cambio climático.

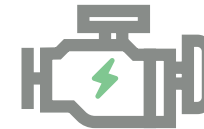
Para aquellos productos que todavía no tienen un sustituto claro en los vehículos de cero emisiones, CIE Automotive ha definido una estrategia, cuyos pilares básicos son:

- Aumentar la presencia en elementos forjados de chasis y suspensiones, en aleaciones férricas o en aleaciones de aluminio, buscando una mayor contribución al aligeramiento del vehículo y, a su vez, a la reducción de emisiones del vehículo.
- Incrementar la presencia en mecanizado de ejes y engranajes de reductoras de BEV.
- Aprovechar el histórico de consolidación de proveedores para aglutinar la capacidad de fabricación que quede en este ámbito.
- Ser activos en los *outsourcing* de tecnologías tradicionales que los clientes externalizarán para centrarse en nuevos retos de conectividad, inteligencia artificial, conducción autónoma y grandes sistemas para vehículos electrificados.
- Cumplir ambiciosos objetivos de captación comercial en áreas electrificadas que superan los ratios de penetración de los vehículos eléctricos.
- Finalizar el plan de innovación para aumentar la competitividad en forja.

CIE Automotive pretende incrementar su presencia en el *powertrain* electrificado, aunque más del 80% de sus productos pueden utilizarse tanto en vehículos electrificados como de combustión



Oportunidades de CIE Automotive en el powertrain eléctrico



Motor y electrónica de potencia

- Piezas de fundición de aluminio de tamaño medio
- Carcasas
- Tapas del motor, del *inverter*, de la electrónica y del cargador
- Piezas de estampación
- Ejes del motor



Caja de cambios

- Carcasas de aluminio
- Piezas de mecanizado de alto valor añadido



Baterías

- Piezas de estampación, fundición de aluminio y conformado de tubo en carcasas, sistemas de refrigeración, elementos de protección frente al *crash* y conectores de plástico



2. Industria 4.0

En su camino hacia la fabricación inteligente, CIE Automotive desarrolla e implementa distintas herramientas de la industria 4.0, así como diferentes tecnologías habilitadoras, que interactúan y se retroalimentan entre sí, además de capacidades de sensorización, que le permiten captar datos y analizarlos a través de algoritmos. Esto supondrá un aumento en la eficiencia de los procesos, reduciendo el uso de recursos y su impacto ambiental, consiguiendo desde una reducción del número de prototipos a realizar, de consumos de energía y materias primas, hasta el rechazo y la generación de chatarra.



Fabricación aditiva

- Validación de mecanismos y funcionalidad.
- Prototipos conceptuales.
- Conceptos de utillajes avanzados que mejoran su funcionalidad y reducen tiempos de fabricación.



Robótica Avanzada

- Dando un paso más en la automatización de nuestros procesos, los robots trabajan de manera colaborativa entre ellos y también llegando a trabajar en algunas de nuestras líneas mano a mano con las personas, los llamados “cobots”.



Gemelos Digitales

- Simulación del proceso de fabricación mediante diversos tipos de modelos digitales que predicen el comportamiento del proceso real sin necesidad de probarlo físicamente. Reduciendo drásticamente el número de pruebas y mejorando la productividad.



Uso de nuevos interfaces

- Toda la información disponible en una sola vista, con cero papel.
- Formación, capacitación y comunicación del equipo.
- Alertas en tiempo real en dispositivos portátiles.
- Apoyo al mantenimiento con guiados virtuales de las tareas.



Internet de las cosas

- Mediante esta herramienta se conecta el mundo físico y el mundo “ciber” o virtual. Para ello necesitamos dotar de identidad a cada producto que fabricamos. Por esta razón, tanto el utillaje que interactúa con las piezas, como las piezas en sí, se marcan unitariamente para asociar todos los datos a cada entidad con la que trabajamos. Bien sea máquina, utillaje o componente.



Control de Proceso avanzado

- Desarrollo de modelos de células de fabricación.
- Análisis de datos/ análisis predictivo.
- *Machine learning & Deep learning.*
- Captura de datos para el análisis, el mantenimiento o el aprendizaje automático de los sistemas involucrados en el proceso.



Big Data

- Captura de parámetros en tiempo real generando ingente cantidad de datos desde todas las fuentes disponibles en la planta: sensores, máquinas, robots, controles de calidad PLC, etc., posibilitando que la información sea procesada en tiempo real. Poniendo los datos a disposición para su análisis y generación de modelos y toma de decisiones.



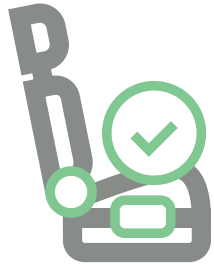
Uso del cloud

- Todos los datos disponibles a partir de la nube para su análisis, con total confidencialidad, pero a disposición transversal en la organización, con la transferencia de *know how* asociada. Pudiendo poner en común experiencias de diferentes líneas, geografías, tecnologías y problemáticas.



Para más información, véase capítulo “TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN, la autopista hacia el futuro”.





3. Confort

CIE Roof Systems, la división de techos de CIE Automotive, trabaja en un mercado en crecimiento, apoyado por el desarrollo de la conducción eléctrica y autónoma. En este contexto, se plantea las siguientes metas:

- Consolidar su posición en los techos de montaje inferior y en los techos de cristal fijo con ocultador.
- Trabajar en los techos de espesor reducido, con tecnología de ocultador plano, necesarios para el vehículo eléctrico, cuya batería se encuentra en la parte inferior del coche, lo que reduce la altura disponible en el habitáculo para los ocupantes.
- Ofrecer la integración de techos panorámicos tanto en techos de cristal fijos como en techos practicables, cubriendo todas las gamas.
- Trabajar en el confort ambiental mediante la integración de ambientes de iluminación o luz puntual tanto en el techo como en el ocultador, la incorporación de luz puntual en el estor enrollable y la integración de sistemas de entretenimiento en el parasol lateral o en el de techo.





4. Internacionalización

A lo largo de sus 25 años de historia, CIE Automotive ha ido posicionándose geográficamente en distintas regiones hasta convertirse en un proveedor global de referencia en todos y cada uno de los mercados del automóvil. Este posicionamiento geográfico es garantía de éxito y seguirá reforzándose día a día, con una presencia cada día más equilibrada entre las diferentes regiones, ganando peso en zonas de mayor potencial de crecimiento como China, India, México o Brasil. La compañía tiene una visión tecnológica global, pero adapta la estrategia concreta de cada una de sus divisiones a las diferentes áreas geográficas, en función de la realidad de los distintos mercados.

Europa



Sistemas de techo

- Reorganizar la planta de Lozorno en Eslovaquia.
- Completar el cierre de la planta de Gifhorn en Alemania.
- Industrializar los nuevos proyectos para cliente en Rumanía.
- Desarrollar la colaboración con potenciales clientes e impulsar productos adicionales a los techos, como *flush door* o los *lugagge cover*.
- Cambiar los ERPs actuales mediante la incorporación de SAP.



Forja

- Desarrollar nuevas piezas de forja para el coche eléctrico.
- Invertir y desarrollar la forja de aluminio.
- Crecer con proyectos de prensa horizontal que permitan ganar cuota de mercado en *driveline*.
- Desarrollar soluciones competitivas de piezas de forja mecanizadas.
- Racionalizar y redimensionar la forja alemana.



Inyección de aluminio

- Lanzar un *greenfield* para inyectoras grandes de más de 2.000Tns en la planta de Alcasting en España.
- Desarrollar nuestra capacidad productiva y actuar como vehículo de consolidación del sector.
- Focalizar las captaciones en nuevos proyectos para vehículos eléctricos e híbridos en todas las plantas.
- Diversificar nuestra cartera de clientes apostando por componentes de inyección mecanizados de alto valor añadido.



Estampación y conformado de tubo

- Mejorar las plantas con el apoyo del equipo de México.
- Arrancar con éxito la nueva Prensa Transfer Servo 2000T.
- Desarrollar nuevos productos del segmento de coches electrificados.
- Industrializar proyectos ya captados para nuevos *players*.



Plástico

- Captar nuevos clientes y optimizar la capacidad productiva de Plasfil (Portugal).
- Captar proyectos *transfer* en Marruecos.
- Introducir nuevos productos en los OEM con los que actualmente trabajamos, ampliando de esta manera el portfolio.
- Consolidar la reorganización en Plasty (República Checa).



Mecanizado

- Incrementar el valor añadido y la complejidad de los productos.
- Desarrollar componentes para vehículos eléctricos e híbridos.
- Consolidar el liderazgo en Europa en piezas de chasis.

América



Forja

Norteamérica:

- Ampliar la actual nave de Bill Forge en México, para industrializar los nuevos proyectos captados y continuar el desarrollo de la planta.
- Ejecutar el lanzamiento de nuevos productos en diversos clientes OEM y Tier 1, como pistones y cigüeñales.

Brasil:

- Arrancar con éxito la nueva línea de Forja transfer para productos *driveline* en Brasil.



Estampación y conformado de tubo

Norteamérica:

- Construir dos *greenfield*: uno de estampado y ensamble y otro de pintura.
- Ampliar la capacidad en Celaya con prensas transfer y progresivas.
- Captar piezas para vehículo eléctrico y para techos.
- Crecer en piezas de batería y de *body in white*.
- Entrar en nuevos productos.

Brasil:

- Instalar y poner en marcha una prensa transfer de 1600 toneladas en Nakayone.
- Nuevos proyectos y clientes que están captando cuota de mercado.



Inyección de aluminio

Norteamérica:

- Industrializar y arrancar la serie de un importante nuevo proyecto para un Tier 1.
- Continuar con el plan de crecimiento y desarrollo de CIE Celaya.

Brasil:

- Fabricar componentes de aluminio para sistemas de dirección, así como productos de aluminio de alto valor añadido para motor y transmisión.
- Acometer la automatización y digitalización de los principales procesos industriales.



Plástico

Norteamérica:

- Desarrollar una línea de pintura en CIE Plásticos México.
- Diversificar los clientes de CIE USA.
- Convertirse en líder del mercado en Michigan en el segmento de los "Load Floor".
- Transformar CIE USA en un "full service supplier".
- Desarrollar nuevos segmentos de producto (*headliners, door panels...*).

Brasil:

- Desarrollar productos que aporten mayor valor añadido en CIE Diadema.
- Abrirse a nuevos clientes asiáticos ubicados en áreas como el Gran Sao Paulo.
- Captar mayor número de piezas cromadas.
- Ampliar líneas bi-inyección.
- Implantar la tecnología de pintura electrostática en líneas *body-colour*.



Fundición de hierro

- Crecer junto a los clientes europeos para duplicar la cuota de mercado.
- Diversificar los mercados objetivo hacia Norteamérica.
- Consolidar la industrialización de nuevos proyectos para clientes alemanes.
- Instalar cuatro células de mecanizado robotizadas, además del proceso de pintura automatizado.



Sistemas de techo

- Captar los sustitutos de proyectos clave para la planta de Puebla.
- Industrializar exitosamente el nuevo proyecto para cliente americano en la planta de Auburn Hills.
- Captar proyectos de nuevos OEM en techo, así como impulsar el *cross-selling* entre productos y cliente de ACS y Golde.
- Cambiar los ERPs actuales para homogeneizar con el resto de los sistemas.



Mecanizado

- Diversificar la base de clientes.
- Captar productos de mayor valor añadido, especialmente para vehículos eléctricos o híbridos.
- Desarrollar el negocio de componentes de transmisión y de *driveline* y mantener la posición estratégica como proveedor preferente para productos de chasis.
- Mejorar la competitividad mediante la optimización de equipos productivos y la automatización o digitalización de los procesos industriales.

Asia



Forja

India:

- Ampliar la capacidad con la construcción de una nueva planta en Coimbatore.
- Lanzar una nueva línea de mecanizado de cigüeñales para cliente local.
- Ampliar la capacidad de forja con una nueva prensa de forja en semicaliente para componentes de *driveline* en Pune.
- Industrializar los nuevos proyectos captados en el último año.

China:

- Definir e implementar el plan de reubicación acordado con el gobierno chino.
- Desarrollar e implementar nuevos productos y procesos.
- Continuar con la automatización de las líneas de forja.



Sistemas de techo

India:

- Desarrollar el mercado indio, bien con un *greenfield* o bien desde China, como se hace ahora.

China:

- Trabajar en el desarrollo de techos *low cost*.
- Captar proyectos de nuevos OEMS de techos.
- Integrar verticalmente la encapsulación de cristales.
- Impulsar los productos adicionales a los techos.
- Racionalizar las plantas buscando sinergias.



Estampación y conformado de tubo

India:

- Ejecutar la reordenación del *lay out* y automatización de líneas de prensas en Kanhe y Nashik.
- Incrementar la eficiencia interna del negocio.
- Lanzar nuevos proyectos captados con OEM locales.

China:

- Activar el negocio de los raíles de gasolina.
- Captar nuevos clientes para sistemas de dirección, apoyándonos en nuestra capacidad de R&D.
- Conseguir nuevos proyectos para vehículo eléctrico.



Mecanizado

India:

- Afrontar con éxito el crecimiento del negocio, ampliando las plantas actuales e invirtiendo en nueva maquinaria.
- Aprovechar el contexto de localización en India de las importaciones desde otros países, especialmente de China.
- Incrementar el negocio de exportación, principalmente hacia el mercado americano.
- Construir una nueva planta en Hosur para *fuel rails*.



Inyección de aluminio

India:

- Comenzar con la producción en la nueva planta de inyección de aluminio construida en Aurangabad.
- Incrementar la eficiencia interna y la calidad del producto.
- Captar nuevos clientes y desarrollar nuevos productos de alto valor añadido para el sector del vehículo de pasajeros.



Plástico

India:

- Desarrollar el negocio para vehículos eléctricos.
- Poner en marcha la nueva planta de *composites* en Kanhe.
- Consolidar la mejora de la eficiencia interna.



Fundición de hierro

India:

- Poner en marcha la nueva línea de moldeo.
- Ampliar las instalaciones de mecanizado con el fin de incrementar el valor añadido para nuestros clientes.
- Poner en marcha los nuevos programas de exportación.

Líneas estratégicas ASG

El Plan Estratégico ASG 2025 es la culminación de la integración de los aspectos Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno en la estrategia de CIE Automotive, en su actividad diaria, en sus decisiones operativas y en las relaciones con los diferentes grupos de interés.

Comenzó a gestarse en 2019 con las aportaciones de los responsables de las distintas áreas transversales corporativas junto con los responsables de las distintas áreas operativas, se aprobó y comenzó a aplicarse en 2020 y fue sometido a una profunda revisión en 2021 para alinear los KPI al actual escenario del sector de automoción. Su publicación en noviembre de 2021 está en línea con el compromiso público de CIE Automotive con la sostenibilidad y con la total transparencia de su comunicación al mercado.

En el Plan Estratégico ASG se definen cuatro líneas estratégicas que son transversales a toda la organización y afectan a las diferentes áreas de negocio.



1. Cultura CIE

Identificar, potenciar, retener y atraer el talento

- Atracción y retención del talento especializado
- Seguridad y salud laboral
- Bienestar de los empleados
- Igualdad, diversidad e inclusión



2. Compromiso ético

Respeto, cumplimiento y desarrollo del marco ético

- Ética y Compliance
- Gestión de Riesgos
- Buen Gobierno Corporativo
- Respeto de los Derechos Humanos
- Crecimiento e inversión responsable
- Privacidad y protección de datos
- Transparencia



3. Ecoeficiencia

Eficiencia en la producción y mejora del impacto medioambiental

- Innovación para la eficiencia
- Economía circular: uso eficiente de materias primas y gestión de residuos
- Nuevas formas de movilidad
- Impacto ambiental
- Cambio climático
- Calidad y seguridad de los productos



4. Escucha activa

Proactividad y comunicación continua con nuestros grupos de interés

- Satisfacción del cliente
- Gestión responsable de la cadena de suministro
- Reputación
- Relación con las Comunidades
- Diálogo con los grupos de interés
- Geopolítica

Las cuatro líneas estratégicas definidas en el Plan Estratégico ASG son transversales a toda la organización y afectan a las diferentes áreas de negocio

Compromisos por áreas corporativas

Cada área corporativa fija y es responsable de una serie de objetivos corporativos que permiten seguir avanzando en las líneas establecidas en el Plan Estratégico.

Ingeniería

- Criterios de Ecoeficiencia a partir del desarrollo de productos y procesos.
- Innovación centrada en la mitigación del impacto.
- Transferencia de buenas prácticas dentro del grupo.

Recursos Humanos

- Diversidad, igualdad e inclusión: todas las plantas con diagnóstico y planes de acción inmediatos.
- Concienciación del personal directivo en materia de ASG.
- 100% de las plantas actuales con certificación ISO 45001 para 2025.

Cadena de suministro

- Gestión sostenible y estable de la cadena de suministro.
- Formación y compromiso en materia de Ecoeficiencia.
- Tractores en la generación de valor a través de la compra local.

Relación con los inversores

- ASG integrado en los procesos de inversión financiera.
- Mayor transparencia y actividad en temas ASG para contribuir al proceso de inversión de los fondos.

Comercial

- Equipo con conocimiento de ASG para responder a las expectativas de los clientes.
- Sesiones anuales de formación sobre ASG y comunicación abierta al cliente sobre esta política de responsabilidad social.

Compromiso por áreas de negocio



Cultura CIE



Compromiso ético



Ecoeficiencia



Escucha activa

Medioambiente

El objetivo principal es minimizar el impacto ambiental y contribuir a mejorar el entorno. A través de:

- Energía procedente de fuentes renovables.
- Circularidad de los materiales.
- Uso responsable del agua.

Financiero

- Priorizar y visibilizar la contratación de financiaciones sostenibles.

M&A

- ASG integrados en los procesos de inversión y análisis de valoración.
- Análisis de los aspectos ASG en el proceso de *due diligence* de las áreas de una empresa objetivo.

Compliance

- Todas las acciones deben ser guiadas por los valores y normas corporativas para garantizar el comportamiento ético de todas las personas que conforman CIE Automotive.
- Cada norma se complementa con un mecanismo de cumplimiento y de reparación de las infracciones.

Indicadores para medir los avances

Para medir su progresión en materia de ASG, CIE Automotive cuenta con un cuadro de mando formado por casi 80 indicadores, que se incluye en el plan de gestión de todas y cada una de las plantas a nivel global, y ha establecido objetivos y plazos concretos para su consecución.

Cada indicador es reportado trimestral, semestral o anualmente en función de su periodicidad definida,

y cuenta con un objetivo a cumplirse en un máximo de cinco años, comenzando ya en 2021.

Toda la información es consolidada en un cuadro de mando global ASG, desarrollado en la intranet corporativa del grupo, y su evolución es reportada a la Comisión ASG, quien responsabiliza al Comité Transversal ASG del cumplimiento de cada indicador del área correspondiente a cada miembro.

Los KPI serán sometidos a revisión de acuerdo con la actualización periódica del análisis de contexto, en la que se observan, entre otras, las nuevas tendencias en la automoción, las exigencias de los grupos de interés y la legislación vigente.

> Para ver algunos de los KPI más relevantes, véase apartado "Hacia dónde vamos"

Comunicación con los stakeholders

Para alinear su estrategia de negocio con los deseos de todas las partes que intervienen, CIE Automotive mantiene una interlocución estrecha con los diferentes grupos de interés a través de distintos canales de comunicación. Destacan, entre otros: la web corporativa, que contiene un

apartado para inversores, además del apartado específico ASG donde se incluyen el resto de grupos de interés; la revista interna "Noticias CIE" y el Portal de Proveedores. Cada año presenta también su Informe Anual, en el que da cuenta de su desempeño Económico, Ambiental,

Social y de Buen Gobierno. En 2021, actualizó su matriz de materialidad para recoger todos los temas relevantes para sus grupos de interés.

> Para ver la matriz de materialidad, véase el apartado "Materialidad"

Avances en el Gobierno Corporativo

Durante 2021, se publicó una nueva Política de Compliance y prevención de riesgos penales, se actualizaron diferentes documentos corporativos para recoger los criterios ASG, y se reforzaron los sistemas de gestión de riesgos y control interno, además del

cumplimiento de los requerimientos legislativos. En el campo de la formación, se amplió el alcance de los distintos cursos de formación en materia de anticorrupción y responsabilidad penal que comenzaron en 2020, y se realizó

formación global y para todas las personas que forman CIE Automotive en materia del Código de Conducta.

> Para más información, véase apartado "Progresos en la gestión ASG"

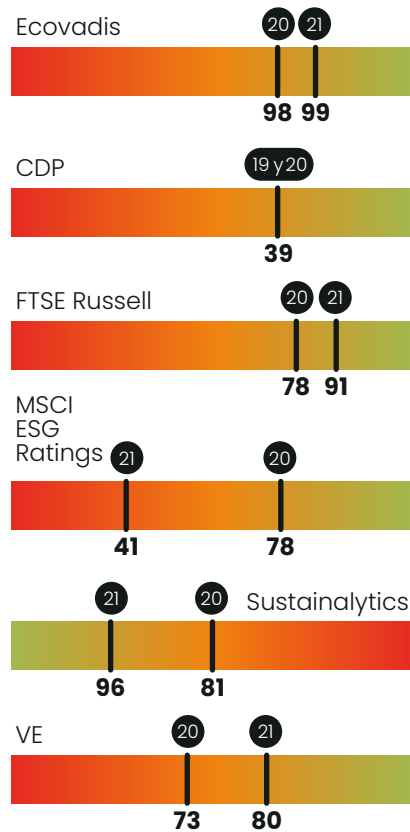


Desempeño ASG por encima de la media del sector

La actuación de CIE Automotive en materia ASG ha sido evaluada por distintas agencias de calificación en sostenibilidad independientes, evaluaciones que no han sido solicitadas en la mayoría de los casos. Casi todas estas calificaciones ASG sitúan el desempeño de CIE Automotive por encima de la mayoría de las empresas del sector, como puede verse en el gráfico adjunto.

Las agencias evalúan, entre otros aspectos materiales, el impacto sobre el medioambiente, las prácticas laborales, los derechos humanos, la ética y las compras sostenibles. De esta forma, ponen en valor los puntos fuertes de CIE Automotive y permiten identificar sus áreas de mejora, lo que ayuda a la compañía a desarrollar sus planes de acción.

Posición en percentil dentro del sector



CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME



Trazamos nuestra ruta sobre un modelo probado

102-2

102-7

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

Nuestro MODELO DE NEGOCIO, una base fiable

CIE Automotive es un proveedor global de componentes, conjuntos y subconjuntos para el mercado de automoción. Desde hace 25 años, su modelo de negocio se asienta sobre cinco pilares - equilibrio geográfico, diversificación comercial, multitecnología, disciplina inversora y gestión descentralizada - que le han permitido soslayar distintas crisis e integrar con éxito a más de 100 empresas. A estos pilares se sumó en 2019, como sexto pilar, la integración en la gestión de estándares ASG, un pilar transversal aplicable a todas las decisiones de la compañía.



Pilares del modelo de negocio



Equilibrio geográfico

- 114 centros productivos en 108 localizaciones y 16 países
- 10 centros de investigación



Diversificación comercial

- 70% OEM (fabricantes de automóviles)
- 30% TIER 1



Multitecnología 7 tecnologías:

- Mecanizado
- Estampación y conformado de tubo
- Forja
- Plástico
- Inyección de aluminio
- Fundición de hierro
- Sistemas de techo



Disciplina inversora

- Maquinaria estándar flexible
- Altos retornos de inversión
- Elevada conversión de EBITDA en caja operativa



Gestión descentralizada

- 4 áreas geográficas independientes
- 1 red corporativa transversal que les da apoyo



Integración de estándares ASG

- Compromiso ético
- Cultura CIE
- Ecoeficiencia
- Escucha activa



Equilibrio geográfico

102-4

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

CIE Automotive está allí donde sus clientes lo necesitan. Desde su creación en 1996, y en respuesta a la globalización de la fabricación de automóviles, el grupo ha ampliado su perímetro para estar cerca de las plantas de ensamblaje a través de integraciones de empresas, alianzas y apertura de nuevos centros productivos. Hoy, CIE suma un total de 114 centros productivos y 10 centros de investigación en 16 países para servir a los principales mercados de automoción: Europa, Norteamérica, Brasil y Asia.

Esta diversificación geográfica le convierte en un proveedor de referencia para las plataformas globales de automoción y le permite minimizar los riesgos de exposición a los ciclos adversos de las diferentes geografías.

En su marcha hacia la globalización, cabe destacar el rápido crecimiento de su presencia en Asia, primer mercado del mundo en producción de vehículos, al que llegó a través de su alianza estratégica con Mahindra & Mahindra en 2013 y que representa ya casi un tercio de las ventas del grupo.

Presencia de CIE Automotive en el mundo

Norteamérica

Dispone de 13 centros productivos en México y 7 en EE.UU. La compañía, que comenzó su periplo norteamericano hace más de 19 años en México, se ha ido implantando en EE.UU. desde hace 9 años a través de diferentes adquisiciones.

Brasil

CIE Automotive cuenta en Brasil con 14 centros productivos. La compañía tiene una relevante posición en el mercado tras el proceso de concentración de fabricantes de componentes de los últimos años.

Europa

CIE Automotive cuenta con 42 plantas de fabricación en Europa Occidental y Oriental, así como una planta en Marruecos. En este mercado europeo, aún a las plantas productivas del grupo MCIE con una fuerte vinculación al vehículo industrial, y las plantas históricas de CIE Automotive, ligadas al vehículo de pasajero.

Asia

CIE Automotive cuenta con 25 centros productivos en India y 12 en China. La sólida posición del grupo en India proviene de la alianza con el grupo indio Mahindra & Mahindra y de las compras del grupo Bill Forge (2016) y AEL (2019). Su presencia en China se ha consolidado en los últimos años con la integración de CIE Golde.

Ventas por geografía

26,7%

6,6%

39,0%

27,7%





Diversificación comercial

- CARTA
- COORDENADAS
- NUESTRA RUTA**
- JUNTOS HACIA EL FUTURO
- GOBIERNO CORPORATIVO
- ACERCA DE ESTE INFORME

Las ventas de CIE Automotive se reparten entre grandes fabricantes multinacionales de automoción (70%) e industrias de componentes de primer nivel (30%). La compañía mantiene una cartera de clientes muy diversificada que le permite mantener una baja dependencia de clientes específicos; ninguno de ellos supera el 8% de la facturación total.

Esta diversificación comercial le permite posicionarse mejor a la hora de negociar los precios para mantener sus márgenes incluso en momentos de mayor presión en el mercado y mantener la libertad de inversión, guiada por criterios de rentabilidad y no estrictamente comerciales.

DAIMLER

CHRYSLER



RENAULT



FAW



MAGNA



BAJAJ



Mahindra

OPEL



CATERPILLAR



CITROËN



Mercedes-Benz



LAND-ROVER

JTEKT

BOSCH

NTN

Estos son solo algunos de nuestros clientes.





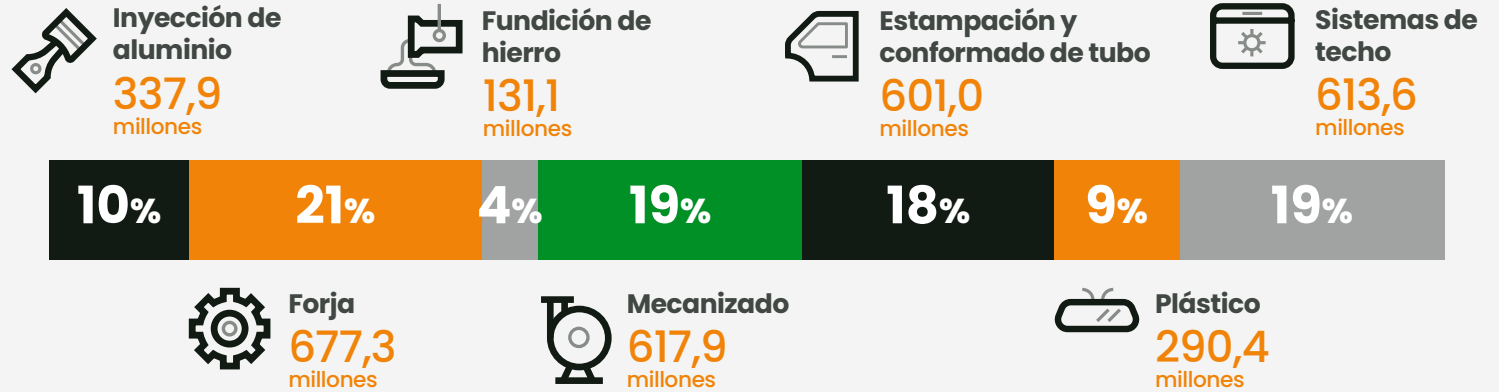
Multitecnología

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

CIE Automotive desarrolla su amplia gama de productos, formada por más de 7.000 referencias de componentes y subconjuntos para el automóvil, a través de siete procesos básicos o tecnologías diferentes: mecanizado, estampación y conformado de tubo, forja, plástico, inyección de aluminio, fundición de hierro y sistemas de techo.

Gracias al dominio de diferentes tecnologías, puede ofrecer distintas propuestas técnicas para una pieza y puede fabricar un subconjunto utilizando diferentes procesos. De esta forma, el cliente puede seleccionar la solución óptima en términos de calidad, coste, suministros y reducción del impacto y emisiones, sin tener que contactar con diferentes suministradores y equipos de desarrollo.

Sus productos están alineados con los principales factores de crecimiento del mercado de automoción y focaliza sus inversiones en la tecnología ganadora en cada momento.



Tecnologías por área geográfica

	TOTAL	Mecanizado (2)	Estampación y conformado de tubo (3)	Forja (4)	Plástico (5)	Inyección de aluminio (6)	Sistemas de techo	Fundición de hierro
Europa (1)	43	17	5	6	5	5	5	-
Norteamérica	20	7	5	2	3	1	2	-
Brasil	14	3	4	1	4	1	-	1
Asia (India & China)	37	4	8	10	1	3	9	2
TOTAL	114	31	22	19	13	10	16	3

(1) Incluye las plantas CIE Maroc de Marruecos y CIE Automotive Rus de Rusia.

(2) Incluye cuatro plantas multitecnología (CIE Autocom, CIE Automotive Parts Shanghai, CIE Hosur y CIE Autoforjas).

(3) Incluye tres plantas multitecnología (CIE Celaya, CIE Automotive Parts Shanghai y CIE Autometal Diadema).

(4) Incluye dos plantas multitecnología (CIE Autoforjas y CIE Hosur).

(5) Incluye una planta multitecnología (CIE Autometal Diadema), además de incluir una planta en India y una en EE.UU. con tecnología Composites.

(6) Incluye dos plantas multitecnología (CIE Autocom y CIE Celaya).





Disciplina financiera

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

Todas las decisiones de CIE Automotive se enmarcan en una rigurosa disciplina financiera, focalizada en la generación de caja. La compañía mantiene unos costes fijos muy bajos, mejora constantemente la eficiencia en los procesos y sigue una política comercial estricta en la que prima la rentabilidad.

El control de las inversiones y la exigencia de rentabilidad se articulan en tres ejes: Capex, exigencia de altos retornos y conversión del EBITDA en efectivo.

Pilares de la disciplina inversora

CAPEX.

Maquinaria flexible estándar, que permite una alta saturación de la capacidad productiva.

≈ **3%** nivel de inversión recurrente que implica el mantenimiento y la renovación de la capacidad.

Estricta disciplina de inversión. Exigencia de altos rendimientos.

Capex ≥ **20%** ROI.

Circulante neto operativo* ≈ **0**.

Conversión de EBITDA en efectivo.

La excelencia operativa y el control del Capex permiten una conversión de EBITDA en flujo de caja operativo superior al promedio del mercado.

> **60%** objetivo de nivel de conversión.

*Circulante neto operativo: circulante neto excluyendo el factoring sin recurso.





Gestión descentralizada

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

CIE Automotive aplica una gestión descentralizada para garantizar que la toma de decisiones es rápida, simple y directa. Cada zona geográfica y cada división toman las decisiones más beneficiosas de acuerdo a las circunstancias de cada momento y con el apoyo de un Área Corporativa y una Red de Servicios con competencia global: Europa, Norteamérica, Brasil y Asia.

Las plantas, aunque enmarcadas en la estrategia de la compañía, tienen una total autonomía operativa y están dirigidas por equipos locales, que siguen una misma filosofía *lean* de costes optimizados.





Integración de estándares ASG

En los últimos años, CIE Automotive ha integrado en su modelo de negocio y en su financiación criterios ASG (Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno).

En el ámbito ambiental, controla su huella en cada planta y se encamina hacia una economía circular con la optimización de los recursos y la reutilización de los materiales en la fabricación de los componentes y subconjuntos.

En el terreno social, colabora con los distintos grupos de interés (personal, clientes, proveedores, inversores, etc) que hacen posible su actividad para satisfacer en lo posible sus expectativas. Además, desarrolla una labor social en las diferentes comunidades, en las que opera, entre las que destacan la alianza estratégica con Save The Children en México, cuyo proyecto se ha finalizado en el ejercicio 2021, firmando, en el mes de noviembre, la siguiente alianza con ACNUR para apoyo del refugiado en Brasil en términos de formación y búsqueda de empleo.

En el campo del buen gobierno, cabe destacar el fuerte compromiso ético y de mantener actualizada la normativa interna que garantice ese compromiso, así como el cumplimiento con los requerimientos legales en constante crecimiento. Además, se establecen los manuales de prevención de riesgos, así como los mecanismos de control asociados a su mitigación, incrementando, cada año, la transparencia de la gestión de riesgos. Todo lo anteriormente comentado es reforzado y extendido en la organización, vía la realización de las acciones formativas que proceden.

Cabe destacar, dentro de la pertenencia a [SERNAUTO](#), la participación activa en la [Comisión de Negocio Responsable](#) creada por esta asociación, en la que participan más de 15 empresas, y cuyos principales objetivos son:

- Poner en valor la contribución actual del sector a la Agenda 2030 y fomentar nuevas iniciativas para incrementar el impacto en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

- Impulsar la implantación y/o mejora de las estrategias de sostenibilidad en las empresas de la Comisión.
- Generar un espacio de intercambio de experiencias y sinergias.
- Ofrecer herramientas para el *reporting* y el desarrollo de acciones.

Durante este ejercicio se continuó avanzando en línea con los hitos logrados durante el 2020 y se realizaron las siguientes actuaciones:

- **Lab de conocimiento:** celebración de cuatro reuniones de la comisión por videoconferencia, tres workshops y cuatro webinars sobre diferentes materias. Actualización del business case del sector de componentes de automoción en el ámbito de la sostenibilidad.
- **Stakeholder engagement:** fortalecimiento de la relación con los diferentes stakeholders relevantes para el sector y la búsqueda de alianzas 2030. Además, se trabajó en la medición del impacto del sector en términos ASG.
- **Herramientas y comunicación:** actualización constante de la matriz web sectorial de temas relevantes. Presentación y difusión del Libro Blanco '[Contribución de la industria española de componentes de automoción al Desarrollo Sostenible](#)' en diversos foros y en medios de comunicación.
- **Premios Compromiso Social en la Posventa:** creación de estos premios con el objetivo de impulsar y dar mayor visibilidad a los actores relevantes de la cadena de valor del sector de la posventa comprometidos con los retos sociales.

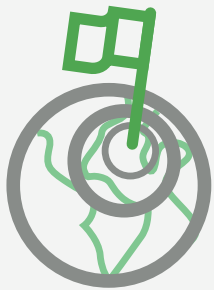
Trazamos nuestra ruta sobre un modelo probado

102-16

COMPROMISOS: impulsados por el afán de superación

El análisis de la situación de CIE Automotive y de su entorno previos al diseño del Plan Estratégico 2025 mostraron cuánto ha evolucionado el grupo en los últimos años, cómo ha interiorizado la responsabilidad social en su día y día y qué nuevas prioridades tiene para su futuro. Fruto de esta reflexión, actualizó tanto su Misión, Visión y Valores, como sus políticas de calidad, ambiental y de seguridad y salud.

Misión, visión y valores



Misión

Somos un equipo comprometido con un proyecto de automoción que crece de forma sostenida desde hace más de 25 años.

- Somos un proveedor global y multitecnológico
 - 4 continentes
 - 7 tecnologías
- Aportamos valor a todos nuestros grupos de interés
- Garantizamos calidad y servicio
- Somos un equipo participativo e innovador
 - Cada persona es un emprendedor
 - Estamos orgullosos de pertenecer a él
- Cuidamos del planeta
 - Contribuimos a mejorar nuestro entorno
 - Minimizamos nuestro impacto ambiental

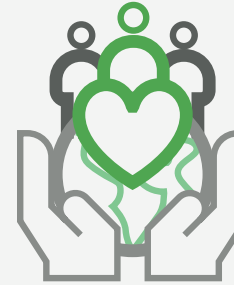




Visión

Suministrar las mejores soluciones para la movilidad del futuro siendo:

- Climáticamente neutrales:
 - Circularidad máxima de los recursos
 - Cero emisiones netas
- Tractores de la cadena de valor:
 - Concepción integral
 - Favoreciendo las economías locales
- Referente en la sociedad:
 - Garantizando la integridad, la seguridad y la salud de las personas
 - Escuchando, transmitiendo y actuando
- Excelentes en la gestión:
 - Transparencia e integridad
 - Generando valor



Valores

- **Compromiso** con las cosas bien hechas
- **La innovación** como la respuesta a cualquier desafío
- **Foco** en las personas, sus familias y su entorno
- **Diversidad**, equidad e inclusión
- **Crecimiento** sostenible y rentable
- **Ética** y honestidad
- **Autocrítica** y reconocimiento
- **Acción** a favor del clima
- **Respeto** a la legalidad

Trazamos nuestra ruta sobre un modelo probado

TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN, la autopista hacia el futuro

La ejecución del Plan Estratégico 2025 precisa de desarrollos tecnológicos para conseguir sus fines. En su carrera hacia el futuro, CIE Automotive desarrolló desde el área de Ingeniería distintas tecnologías para avanzar en cinco de las ocho líneas estratégicas marcadas: electrificación, confort, industria 4.0, Cultura CIE y ecoeficiencia. Por su parte, el área de I+D focalizó su esfuerzo en el diseño de distintos proyectos tecnológicos en el marco del Plan Nacional de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Avances tecnológicos en el desarrollo del Plan Estratégico

CIE Automotive es proactiva en la transformación tecnológica y la descarbonización para reducir su huella de producto y corporativa, de acuerdo con las tendencias del mercado. Con este propósito, trabaja en diferentes líneas para materializar las oportunidades que genera el actual escenario y mitigar o eliminar los riesgos que surgen. Especialmente relevantes son las nuevas tecnologías en las plantas que aportan la flexibilidad, agilidad y capacidad de reacción necesarias para afrontar todos los retos con volúmenes y escenarios cambiantes.

En 2021, la compañía siguió desarrollando iniciativas a corto, medio y largo plazo, de manera que algunas de ellas están llegando ya al mercado y otras se irán incorporando de manera paulatina, ofreciendo a sus clientes ventajas tecnológicas de manera continuada.

El trabajo en el área tecnológica se enmarca en el Plan Estratégico 2025 y desarrolla cinco de las ocho líneas de actuación fijadas: electrificación, confort, industria 4.0, Cultura CIE y ecoeficiencia.

ELECTRIFICACIÓN

La colaboración con sus clientes y con su cadena de valor para posicionarse como un proveedor de soluciones en el campo de los vehículos eléctricos ha llevado a CIE Automotive al lanzamiento de proyectos en el área de baterías y sistemas de electrónica de potencia, maximizando el valor añadido a aportar por CIE Automotive en un entorno multimaterial, donde los conceptos cambian de una generación a la siguiente, y la apuesta por la multitecnología aporta un valor diferencial a los clientes y maximiza las oportunidades en productos no maduros como los sistemas para EV.

La electrificación de los vehículos genera nuevos retos a diferentes sistemas del vehículo. Así, por ejemplo, la eliminación del ruido del motor de combustión obliga a minimizar el ruido de otros elementos que antes eran imperceptibles, por lo que se está investigando el uso de motores sin escobillas en techos y ventanas laterales, y en materiales que reducen la transmisión de ruido y vibraciones. Otros retos serían reducir el peso de los componentes para incrementar la autonomía o buscar integración de sensores para diferentes grados de vehículos autónomos.

El avance tecnológico en este ámbito posiciona a CIE Automotive como agente clave en la mitigación del impacto ambiental y es parte del camino a recorrer para contribuir a minimizar su afección en el cambio climático. Las siguientes líneas de actuación también suman en la consecución de estos retos.



CONFORT

En el área de confort surgen nuevas oportunidades generadas por un nuevo concepto de movilidad, en la que el usuario final da cada día más importancia a la experiencia durante la conducción, especialmente según van llegando al mercado vehículos con mayores niveles de conducción autónoma. En este sentido, se ha trabajado en las siguientes líneas:

- Lanzamientos de techos panorámicos con incorporación de nuevas funciones, como ocultadores electrocromáticos, inclusión de nuevas capacidades de iluminación y mayor valor añadido por el uso de sensores.
- Contribución a la mejora de la ergonomía de cortinillas laterales y *flush windows* mediante su motorización. También, mejoras en el maletero mediante el uso de cubiertas con autoapertura.
- Introducción de techos panorámicos que incrementan el espacio disponible en el habitáculo, con diseños más compactos.
- Nuevos conceptos de *flush door* que contribuyen a una estética del vehículo alineada con los nuevos conceptos incorporados en los vehículos electrificados.

La línea de innovación para la incorporación de criterios de circularidad mediante el uso de nuevos materiales basados en fibras naturales y con mayor porcentaje de material reciclado tienen un mercado importante en el área de confort y se entronca, a su vez, en el área de ecoeficiencia.

INDUSTRIA 4.0

La mejora de competitividad ligada a las tecnologías de la Industria 4.0 han sido claves para una respuesta rápida y flexible antes las variaciones de demanda y cambios cada vez más rápidos en busca de la neutralidad de emisiones e impactos tanto de la compañía como del sector. Las líneas de trabajo en esta área son:

- Captura de datos en línea con sensórica avanzada para medición de piezas en frío y en caliente.
- Visión artificial con IA para la inspección inteligente y detección de defectos.
- Robótica avanzada e introducción de *cobots* en líneas de fabricación.
- Trazabilidad unitaria ligando los datos a cada producto o medio de producción.
- Proceso de desarrollo desde la fase de ingeniería conceptual a fabricación y suministro en serie integrado mediante un PLM que cubre todo el ciclo del producto.
- Modelizado de líneas de fabricación, analítica de datos y puesta disposición del grupo para análisis avanzado y transversalización de las acciones vía servicios Cloud y Big Data.
- Aceleración del desarrollo de producto mediante el uso de prototipos de fabricación aditiva e incorporación de dicha tecnología en utillajes avanzados.
- Simulación avanzada de procesos y su conexión con el mundo real a través de los gemelos digitales. De esta manera se generan modelos de datos mixtos que reducen drásticamente el número de pruebas a realizar y se amplían el número de variables a incorporar a los algoritmos de control y predicción.
- Facilitando la eficiencia de todos los departamentos aportando los datos para la toma rápida de decisiones, capacitación y formación mediante nuevos interfaces.
- Incorporando capacidad de desarrollo de *software* en casa.

CULTURA CIE

Atracción, identificación y retención del talento mediante la colaboración con las universidades y centros de formación del entorno en nuevas tecnologías. Participando activamente en el planteamiento y supervisión retos de formación DUAL.

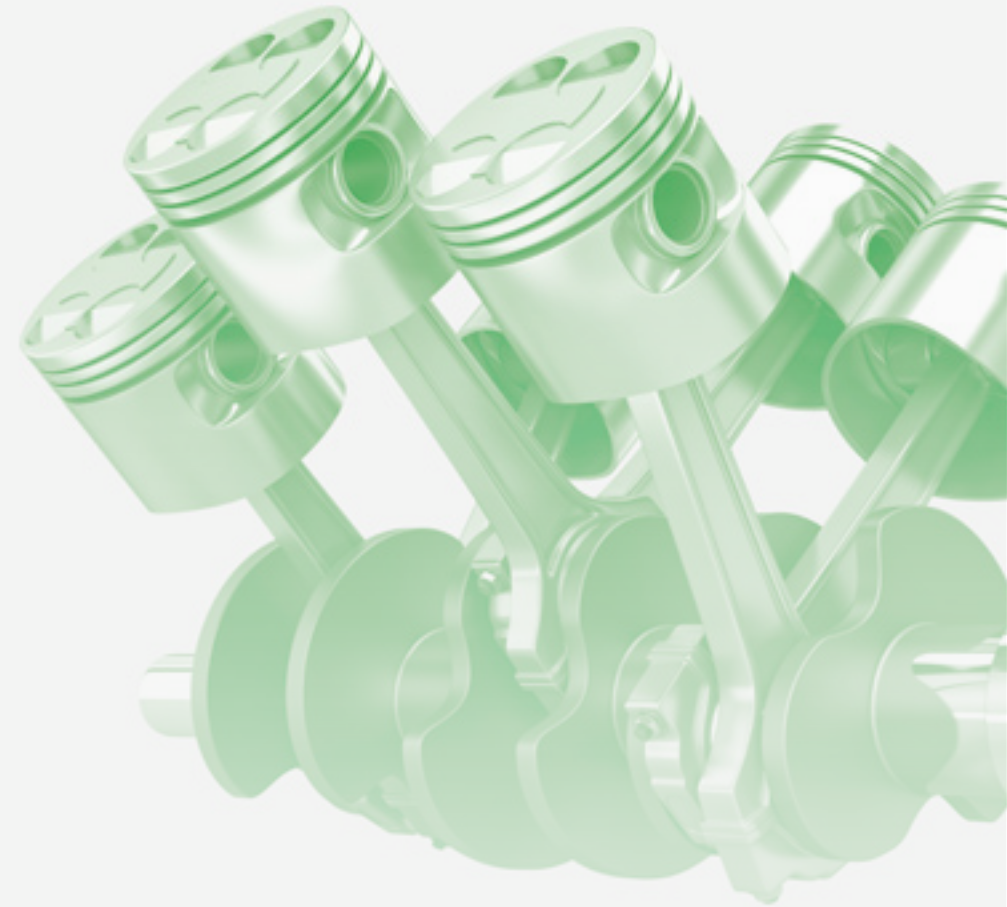
Como profesores colaboradores en Masters de Automoción y Fabricación.

Participando activamente en la puesta en práctica de formaciones en huella ambiental, ecodiseño, circularidad y análisis de ciclo de vida realizadas a través del Basque Ecodesign Center.

ECOEFICIENCIA

El uso eficiente de los materiales lleva años siendo la base de la sostenibilidad y la competitividad de CIE Automotive. Por ello, las iniciativas de mejora de los ratios de uso de materia prima frente al peso final del producto y la reducción de peso de los componentes son proyectos troncales año a año del *road map* tecnológico. Destacan, en esta materia, los siguientes proyectos:

- Proyectos para incrementar la circularidad en tecnologías de transformación de polímeros.
- Innovación en tecnologías que reducen el uso de consumible y productos químicos como la tecnología ESG+ en techos y ventanas laterales.
- Incorporación de nuevas funciones a los productos reduciendo el número de componentes.
- Lanzamiento de herramientas de ecodiseño a incorporar en el proceso de nuevos productos y proyectos.



Proyectos asociados al Plan de Recuperación europeo

La respuesta europea a la crisis derivada de las medidas de contención de la pandemia y su impacto económico y social cristalizaron en el Plan de Recuperación para Europa 2021-2027, por el que la Unión Europea aportará fondos para la nueva revolución industrial ligada a la sostenibilidad, la descarbonización y la digitalización.

En España, se presentó el Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia (PRTR), al que CIE Automotive desea acogerse para continuar avanzando en el camino de la transición ecológica y la transformación digital, con proyectos relacionados con la circularidad, la reducción del impacto ambiental y la lucha contra el cambio climático.

Plan de recuperación, transformación y resiliencia: áreas prioritarias para CIE Automotive

Ejes

- Transición Ecológica **40,3%** del presupuesto.
- Transformación Digital **29,6%** del presupuesto

Palancas

- **I** Agenda urbana = **21%** del presupuesto.
- **III** Transición energética = **9%** del presupuesto.
- **V** Modernización y digitalización del tejido industrial = **23%** del presupuesto.

Componentes

- De la palanca I, el componente **C1** "Plan de choque de movilidad sostenible"
- De la palanca III, el componente **C9** "Hoja de ruta del hidrogeno renovable".
- De la palanca V, el componente **C12** "Política Industrial España 2030".

Vías para acceder a los fondos

- Proyectos en cooperación o individuales
- Con posibles ventanillas diferentes en función de los TRL del proyecto
- Los trabajos tienen que responder a las prioridades de la EU y del PRTR y las acciones a realizar deben estar bien definidas, (I+D, IT, transición ecológica, componente medioambiental, eficiente energética,).
- La intensidad de las ayudas se regula por el Marco europeo de ayudas de Estados y cada programa puede establecer sus propios criterios de valoración e intensidad de las ayudas.

Claves para CIE Automotive

- Elaborar las propuestas específicas de los proyectos contemplados en las MDI, (Manifestaciones De Interés)
- Analizar los programas, sus intensidades de ayuda y criterios de valoración, de las diferentes convocatorias.
- Seleccionar las convocatorias.

Contribución a las Manifestaciones de interés (MDI) y Proyectos Estratégicos para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE)

En el transcurso de 2021, CIE Automotive trabajó conjuntamente con la Plataforma Tecnológica Española de Automoción y Movilidad en Proyectos Tractores Colaborativos M2F. Estos proyectos forman parte de las respuestas a las convocatorias de Manifestaciones de Interés lanzadas por el Gobierno, que se incluyen en el PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado.

Esta colaboración se ha materializado en tres proyectos:

- **Sistema de almacenamiento para EV**

El objetivo prioritario de CIE Automotive en el proyecto son los *nuevos conceptos y materiales para el Battery Box, la pila de combustible y los extensores de rango*. Incorporando criterios de ecodiseño y circularidad en componentes cuya vida útil y reciclado son aspectos claves.

- **Entorno de referencia global para el diseño, ensayo y validación de soluciones avanzadas de movilidad autónoma, conectada y sostenible. CCAM sostenible**

El objetivo prioritario de CIE en el proyecto son los *nuevos conceptos y funcionalidades en el rediseño del interior del vehículo asociado a nuestra área de CIE Confort*. La búsqueda de la sostenibilidad pasa también por la investigación en materiales y procesos ecoeficientes y reciclados.

- **Industria de automoción 4.0, inteligente y competitiva**

El objetivo prioritario de CIE en el proyecto es trabajar en el entorno de los gemelos digitales de proceso, avanzar hacia sistemas totalmente conectados y flexibles y dotar a los procesos de inteligencia para implementar modelos de *smart manufacturing*. Esto supondrá no solo una mejora competitiva sino una mejora en desempeño ambiental reduciendo nuestro impacto y mitigando la afección al cambio climático.

Con su participación en estos proyectos, CIE Automotive, ofrece apuesta por una estrategia país que garantice la visión de futuro y el posicionamiento global del sector y que incluya a toda la cadena de valor. Con un carácter vertebrador del territorio, el objetivo es asegurar la transición técnica y ecológica del vehículo.

Otros entornos de análisis y trabajo

Al margen de los Proyectos Tractores Colaborativos, CIE Automotive trabajó también en los siguientes proyectos:

- **Iniciativa Basquevolt**

Pretende aprovechar las oportunidades en Europa dentro de la cadena de valor de las baterías y crear un ecosistema de empresas alrededor de una propuesta de valor basada en la tecnología de estado sólido con el fin de superar el resultado de las actuales celdas de ion litio convencionales y mejorar sus prestaciones actuales en términos de densidad, coste y seguridad.

- **Iniciativa FCEV**

Pretende trabajar en el entorno de los sistemas de propulsión con hidrógeno, y en las aéreas de desarrollo y optimización de los materiales, componentes y subsistemas de la pila de combustible y su sistema de almacenamiento en el vehículo.

Un año más caminando juntos hacia el futuro

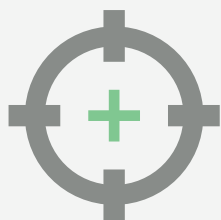
En 2021 comenzamos un nuevo camino hacia la excelencia jalonado de dificultades por los efectos de la pandemia, pero también de oportunidades por la transformación del sector automoción. En el transcurso del año, demostramos que, con la estrategia adecuada, el acierto de nuestro equipo y la colaboración de nuestros grupos de interés somos capaces de conseguir vencer a los obstáculos, obtener resultados excelentes, generar valor para nuestros grupos de interés y reducir nuestro impacto en el entorno.

- 62 Esforzándonos por conseguir óptimos RESULTADOS
- 68 Creando valor para nuestros ACCIONISTAS
- 77 Buscando la excelencia para nuestros CLIENTES
- 83 Gestionando la diversidad de nuestros EMPLEADOS
- 101 Colaborando con los mejores PROVEEDORES
- 117 Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL
- 140 Favoreciendo el progreso de la SOCIEDAD

Un año más caminando juntos hacia el futuro

Esforzándonos por conseguir óptimos RESULTADOS

El año 2021 fue el de la recuperación tras la pandemia: el beneficio neto de CIE Automotive se situó en 267,5 millones de euros, una cifra superior al resultado precovid de 2019, a pesar de los menores volúmenes y de las disfuncionalidades del mercado. Las claves de este excepcional comportamiento están en el modelo de negocio y en el foco en la generación de caja, que permiten desapalancar el balance y crecer de forma orgánica.



Objetivo:

Recuperar las rentabilidades precovid y desapalancar el balance para poder acometer inversiones en el futuro



Líneas de trabajo:

- Poner el foco en la generación de caja operativa para reducir la deuda.
- Mejorar las condiciones de financiación, ligada a sostenibilidad.
- Hacer frente a las tensiones de suministro.
- Mantener la disciplina inversora.
- Controlar los gastos operativos variables y los gastos fijos, en un entorno de caída de volúmenes.

Resultados económicos

102-10

CIE Automotive cerró el año 2021 con un beneficio neto de 267,5 millones de euros, un ascenso del 44% con respecto a 2020 que supone recuperar los niveles de rentabilidad previos al inicio de la pandemia (teniendo en cuenta el impacto negativo de conversión de moneda de 18 millones de euros en resultado neto 2021 versus 2019). Se trata de un resultado excelente teniendo en cuenta la debilidad que todavía muestra el mercado de automoción, con 11,8 millones de vehículos producidos menos que en 2019 por la crisis de los semiconductores y las tensiones en las cadenas de suministro globales.

Mientras muchas compañías del sector se vieron obligadas a revisar a la baja sus previsiones a lo largo del año, CIE Automotive incrementó en dos dígitos sus resultados operativos y batió un récord en sus márgenes teniendo en cuenta el actual perímetro del grupo. Así, el resultado bruto de explotación, EBITDA, se situó en 574,7 millones, lo que supone un 17,6% sobre ventas y un 33% más que en el mismo periodo en 2020. Por su parte, el resultado neto de explotación, EBIT, alcanzó los 403,5 millones, un 42% más.

La mejora de los resultados se explica más por el acierto en la gestión que por el aumento de la cifra de negocio. Si bien CIE Automotive consiguió un *outperformance* (rendimiento

superior) sobre el mercado de 11,5 p.p., beneficiado por la concentración de los *suppliers*, las ventas crecieron a menor ritmo que los resultados, un 13%, hasta los 3.269,1 millones de euros, atenuadas en parte por el efecto negativo del tipo de cambio, que habría disminuido el valor de la cifra de negocio en 192 millones de euros respecto a 2019.

Fue la excelente gestión de los equipos de CIE Automotive, basada en su sólido modelo de negocio, la que permitió optimizar los márgenes tanto en el perímetro tradicional del grupo como en las empresas adquiridas en 2019, que todavía tienen margen de mejora.

Ante las dificultades sobrevenidas en el ejercicio, CIE Automotive respondió con la apuesta por el suministro local, que evita gastos de transporte y problemas logísticos; la racionalización de las compras, con cláusulas *pass through* en los contratos con clientes; la eficiencia en todos los procesos, con consumos muy reducidos en la fabricación; la disciplina de control en las inversiones de mantenimiento y de crecimiento de capacidad, y la descentralización de la gestión, que le ayudó a tomar las mejores decisiones en cada planta en beneficio de todo el grupo.

Con estas palancas, CIE Automotive pudo convertir el 67% de su EBITDA en caja operativa, superior incluso al compromiso inicial del 60%.

Inversión

La austeridad se mantuvo también en el campo de la inversión. Tras una historia de compras y alianzas de empresas en las que ha conseguido integrar a más de 100 empresas, en 2021 la compañía limitó sus inversiones inorgánicas a la compra de un 0,6% de la filial MCIE.

Las inversiones en el crecimiento de la capacidad productiva y en mantenimiento se limitaron a lo indispensable, y el CAPEX se situó en un 5,9% de las ventas. Entre las ampliaciones de la capacidad productiva destaca la planta CIE Hosur en India.

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME



SITUACIÓN FINANCIERA

La fuerte generación de caja operativa y la limitación de las inversiones posibilitaron una fuerte reducción de la deuda financiera hasta los 1.394,9 millones de euros, dejando el ratio de endeudamiento (ajustado) en 2,37 veces el EBITDA, frente a las 3,59 veces el EBITDA de 2020.

Condiciones financiación

Durante el primer semestre de 2021, CIE Automotive volvió a novar sus financiaciones estructurales, negociando nuevos *covenants*, más amplios, y alargando el vencimiento medio a 3 años para mejorar las condiciones de financiación del grupo.

Esta labor es responsabilidad del Departamento de Finanzas y Tesorería, quién también se encargó de hacer un seguimiento de las previsiones y necesidades de liquidez del grupo, manteniendo en todo momento disponibilidad de facilidades de crédito no dispuestas que aseguran el efectivo suficiente para cumplir sus necesidades operativas.

En línea con los objetivos fijados en el Plan Estratégico 2025, a 31 de diciembre de 2021 el grupo contaba con una reserva de liquidez de 1.528 millones de euros, reserva que le permitirá continuar con los pagos necesarios para la continuidad de su negocio durante el ejercicio 2022, dando confort a los *stakeholders*.

Balance de situación comparativo

(en millones de euros)	2020	2021
Activos fijos	3.293,2	3.490,3
Circulante operativo	(356,4)	(425,2)
Total Activo Neto	2.936,8	3.065,1
Patrimonio neto	995,0	1.367,6
Deuda financiera neta	1.594,9	1.394,9
Otros (Neto)	346,9	302,6
Total Patrimonio Neto y pasivos	2.936,8	3.065,1

Ratios financieros

	2020	2021
Deuda financiera neta ajustada/EBITDA	3,59	2,37
Deuda financiera neta/Patrimonio Neto	1,6	1,0
Ratio de apalancamiento	0,62	0,50

Vencimientos de los recursos ajenos

(en millones de euros)	2019	2020	2021
Menos de un año	524,8	586,7	525,8
Entre 1 y 2 años	244,8	353,6	288,3
Entre 3 y 5 años	1.146,4	1.111,7	1.187,3
Más de 5 años	205,1	196,0	178,5
Total Patrimonio Neto y pasivos	2.121,0	2.248,0	2.179,9

Estructura de la deuda financiera

(en millones de unidades)	2017	2018	2019	2020	2021	Vencimiento	Características
Préstamo sindicado	≈ 466	≈ 400	≈ 480	≈ 345	300	Abril 2026	<ul style="list-style-type: none"> – Préstamo en Euros – Parrilla de precios basada en nivel de DFN/EBITDA – 300 millones en formato préstamo y 390 millones en formato <i>revolving</i> (sin disponer). – Opción de extender un año aún sin ejercer
BEI e IFC-EDC	≈ 61	≈ 82	≈ 247	≈ 261	≈ 231	Abril 2031 y Junio 2028	<ul style="list-style-type: none"> – Préstamos en Euros y en Dólares – Parcialmente a tipo fijo
Préstamo L/P	≈ 81	≈ 81	≈ 77	≈ 68	68	Julio 2028	<ul style="list-style-type: none"> – Préstamo en Euros – A tipo fijo
México	≈ 162	≈ 163	≈ 156	≈ 122	≈ 40	Varios	<ul style="list-style-type: none"> – Varios préstamos en dólares – Parcialmente a tipo fijo
Otros	≈ 384	≈ 616	≈ 1161	≈ 1.452	≈ 1.541	Varios	<ul style="list-style-type: none"> – Deuda compuesta de préstamos bilaterales (en la <i>holding</i> y locales), líneas de crédito, financiación del circulante, etc.
Deuda Financiera Bruta	≈ 1.158	≈ 1.340	≈ 2.121	≈ 2.248	≈ 2.180		
Caja y Equivalentes	≈ 201	≈ 392	≈ 599	≈ 653	≈ 785		
Deuda Financiera Neta	≈ 957	≈ 948	≈ 1.522	≈ 1.595	≈ 1.395		

CIE Automotive, referente en financiación sostenible

La estrategia financiera de CIE Automotive está comprometida con la sostenibilidad. La compañía se ha marcado como objetivo lograr que el 50% de la Deuda Financiera Bruta (DFB) esté ligada a criterios ASG en los próximos años, desde el 28% de 2020.

Anualmente, y según la puntuación que otorgue una consultora independiente, el grupo ajusta su coste financiero a la evolución de sus parámetros de sostenibilidad, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

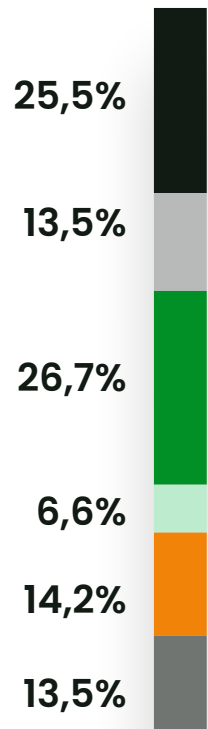
En 2020, CIE Automotive convirtió su préstamo sindicado en financiación sostenible. En esta línea, a lo largo de 2021, 384 millones de euros en financiaciones fueron suscritas/renovadas introduciendo criterios ASG, cuyo evaluador objetivo del performance es VIGEO.

Tras estas operaciones, a 31 de diciembre 2021, el 44% de la deuda financiera bruta y el 69% de la deuda financiera neta, estaban ligadas al cumplimiento de criterios Sociales, Ambientales y de Buen Gobierno, lo que supone un incremento versus cierre de 2020 de 16 puntos porcentuales en DFB y 29 puntos porcentuales en DFN.

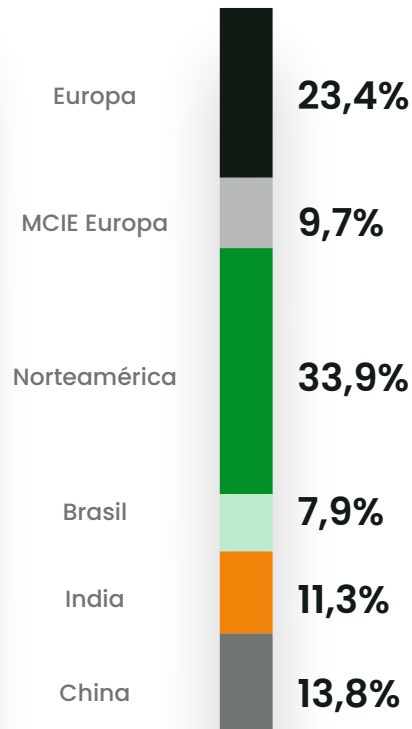
Desempeño por geografías

Todas las áreas geográficas y divisiones contribuyeron a los buenos resultados del grupo, si bien el impacto de la pandemia, de la crisis de los semiconductores y del resto de las tensiones en la cadena de suministro fue diferente en las distintas regiones.

Contribución a la cifra de negocio



Contribución al EBITDA



Europa

Las ventas de CIE Automotive en Europa se situaron en 1.277 millones de euros, cifra que supone un avance del 7%, en un contexto de debilidad del sector automoción, con un decrecimiento de las producciones del 4%. Pese a las dificultades provocadas por las diferentes olas pandémicas, la crisis de los semiconductores, la subida de los precios de la energía y de las materias primas y las dificultades en el transporte, los márgenes se mantuvieron elevados tanto en las plantas tradicionales de CIE Automotive, ligadas al vehículo ligero, como en las plantas de MCIE Europa, vinculadas principalmente al camión.

Las primeras se vieron beneficiadas por la recuperación de la demanda, los incentivos gubernamentales y la positiva evolución de las exportaciones a China y Estados Unidos, mientras que las segundas recibieron el impulso de la fuerte demanda de nuevos camiones por parte de los operadores logísticos, con datos de kilometraje de camiones prácticamente a niveles precovid en Alemania.

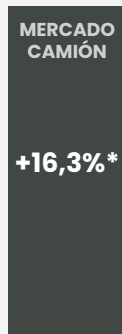
Plantas de la Europa tradicional de CIE

- Ventas:** 0% vs 2020
837 millones
- Margen EBITDA:** 16,1% sobre ventas
EBITDA: 135 millones
- Margen EBIT:** 8,9% sobre ventas
EBIT: 74 millones



Plantas de MCIE Europa

- Ventas:** +24% vs 2020
440 millones
- Margen EBITDA:** 12,7% sobre ventas
EBITDA: 56 millones
- Margen EBIT:** 8,4% sobre ventas
EBIT: 37 millones



*Datos a noviembre 2021 de producción de camiones en Europa.

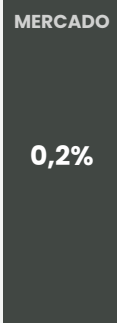


Norteamérica

Las plantas de Norteamérica alcanzaron una facturación de 873 millones de euros, un 22% más que en 2020 en moneda local. La buena evolución del sector automoción estadounidense, auspiciada por la buena marcha de la vacunación y por los incentivos al desempleo - aunque frenada en parte por la crisis de los semiconductores - impactó favorablemente sobre las plantas de México y EE.UU. Los márgenes se mantuvieron muy elevados, en cotas similares a las previas a la pandemia.

Norteamérica

- **Ventas:** **+22%** vs 2020
873 millones
- **Margen EBITDA:** **22,3%** sobre ventas
EBITDA: 195 millones
- **Margen EBIT:** **17,6%** sobre ventas
EBIT: 154 millones

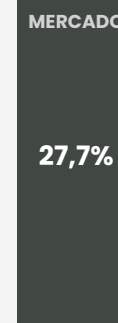


Asia

En India, CIE Automotive alcanzó una facturación de 463 millones de euros (46% más a divisa local) y consiguió mantener sus márgenes operativos en un escenario marcado por los cierres debido a la pandemia del principio del año, pero con una de las evoluciones más favorables de los mercados de CIE: bajos tipos de interés, mejor del sentimiento del consumidor, creciente preferencia por el transporte privado y buen monzón, entre otros.

India

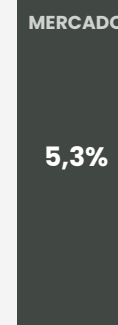
- **Ventas:** **+46%** vs 2020
464 millones
- **Margen EBITDA:** **14,0%** sobre ventas
EBITDA: 65 millones
- **Margen EBIT:** **9,5%** sobre ventas
EBIT: 44 millones



En China, las ventas de CIE Automotive cayeron un 1%, con elevados márgenes EBITDA y EBIT, en un mercado con un crecimiento más moderado que el resto por el mejor comportamiento en 2020, pese a la efectiva gestión de la pandemia, el menor impacto de la crisis de los semiconductores y la extensión de los incentivos.

China

- **Ventas:** **-1%** vs 2020
440 millones
- **Margen EBITDA:** **18,0%** sobre ventas
EBITDA: 79 millones
- **Margen EBIT:** **14,7%** sobre ventas
EBIT: 65 millones



Brasil

CIE Automotive registró en Brasil unas ventas de 216 millones de euros, un 26% más que en 2020 en moneda local, frente al 9% del mercado. La compañía sorteó con habilidad la mala evolución de la pandemia en el país y otros factores coyunturales, como el paro, el crecimiento de los tipos de interés, la depreciación del real, la sequía o la inestabilidad política, que frenaron la recuperación de las ventas del sector. Como driver de crecimiento del sector estarían las listas de espera de ciertos c-SUV fabricados localmente.

Brasil

- **Ventas:** **+26%** vs 2020
216 millones
- **Margen EBITDA:** **21%** sobre ventas
EBITDA: 45 millones
- **Margen EBIT:** **13,6%** sobre ventas
EBIT: 29 millones



Un año más caminando juntos hacia el futuro

Creando valor para nuestros ACCIONISTAS

La acción de CIE Automotive se revalorizó un 24% a lo largo de 2021, hasta alcanzar los 27,36 euros/acción. Pese a este importante ascenso, la cotización sigue lastrada por el castigo indiscriminado a las empresas del sector automoción y no refleja todavía ni los buenos resultados trimestrales, ni sus ambiciosos objetivos estratégicos, ni el reparto de un tercio de sus beneficios a los accionistas. En este escenario complejo, la compañía redobló su esfuerzo de comunicación al mercado y celebró en junio su primer *Capital Markets Day*.



Objetivo:

Generar valor a largo plazo para los accionistas e inversores



Avances en 2021:

- Celebración del primer *Capital Markets Day*
- Reparto de 61,3 millones de euros en dividendos a nuestros accionistas
- Reuniones con inversores para dar visibilidad a los fundamentales

Evolución de la acción

Tras un convulso 2020, en el que la pandemia afectó gravemente a las acciones de CIE Automotive, en 2021 la crisis de los semiconductores y otras tensiones inflacionistas en la cadena de suministro provocaron múltiples *profit warnings* de la gran mayoría de los proveedores, lo que provocó una severa e indiscriminada corrección de las cotizaciones. Este movimiento también afectó a CIE Automotive, pese a mantenerse en el podio de las compañías más rentables del sector, si bien el mercado acabó reconociendo los buenos resultados trimestrales presentados con un ascenso de la cotización anual del 24%.

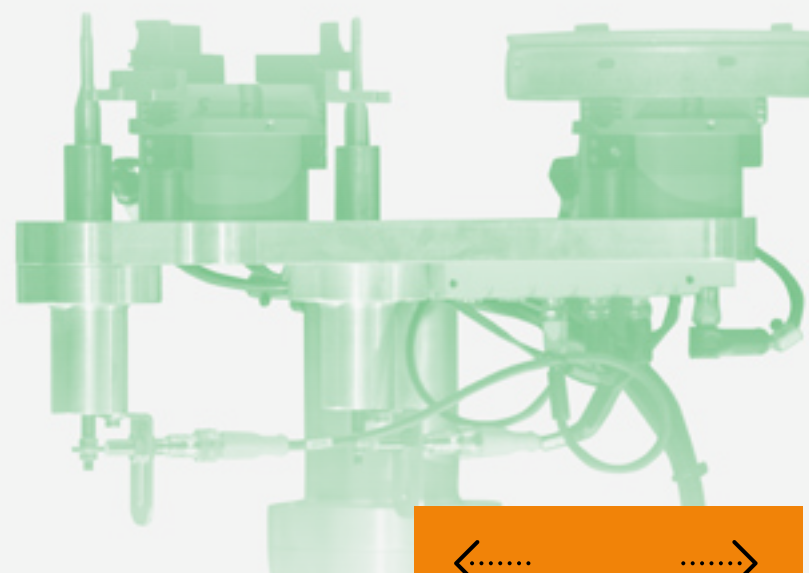
Por primera vez en tres años, la revalorización de la acción mostraba al cierre del ejercicio una correlación con su resultado neto, aunque todavía no reflejaba las excelentes expectativas del valor. De hecho, se mantuvo un enorme *gap* entre la cotización y el precio fijado por el consenso de los analistas que siguen a CIE Automotive, que a cierre de 2021 situaban de media en 30,38 euros la acción frente a los 27,36 euros con los que cerró la cotización. El origen de este desfase podría estar en la creciente estandarización de la toma de decisiones automatizada en el mercado bursátil, en la especulación y en el mal comportamiento general de las bolsas ante la crisis.

La acción de CIE Automotive se comportó mejor que la media de las empresas del selectivo IBEX 35 al que pertenece, índice que registró una subida al cierre del ejercicio, hasta situarse en los 8.713,80 puntos. De hecho, en los últimos dos meses el valor demostró una clara recuperación con respecto a otros valores del índice, impulsado por la mejora del contexto sectorial (descenso del precio del aluminio y mejora de la situación de los chips) y por la fiabilidad incontestable demostrada por sus resultados económicos.

Indicadores bursátiles de CIE Automotive

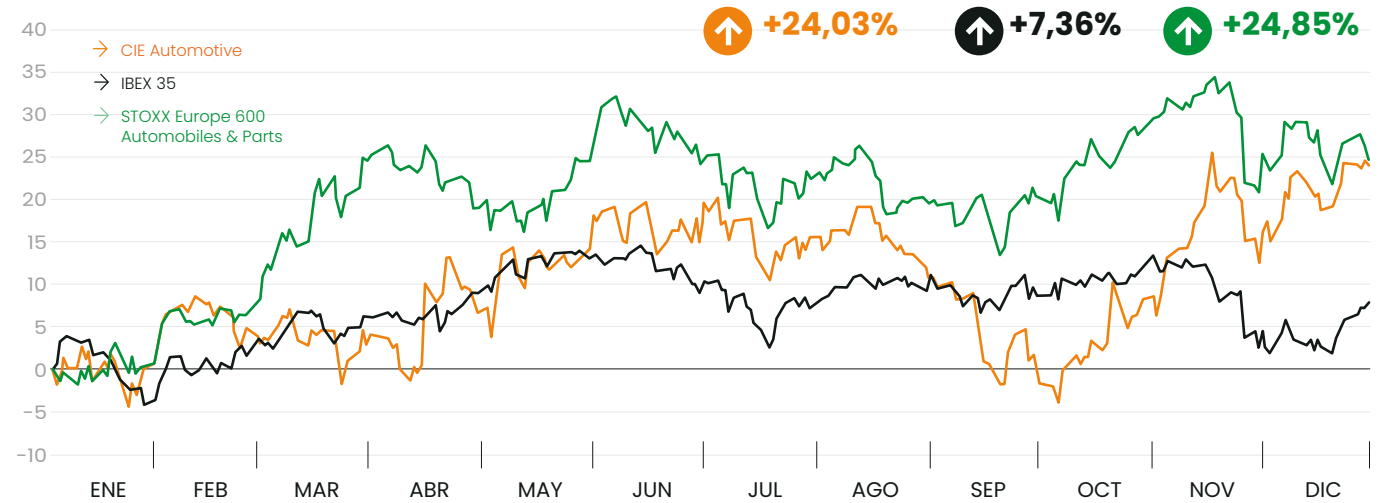
	2019	2020	2021
Número de acciones a 31/12	129.000.000	122.550.000	122.550.000
Cotización a 31/12 (en euros)	21,08	22,06	27,36
Capitalización a 31/12 (en millones de euros)	2.719,3	2.703,5	3.352,9
Volumen negociación (miles de acciones)	57.296	79.535	46.852
PER*	9,5	14,6	12,6

(*) PER: relación entre el precio de la acción y el beneficio.





Evolución de la acción



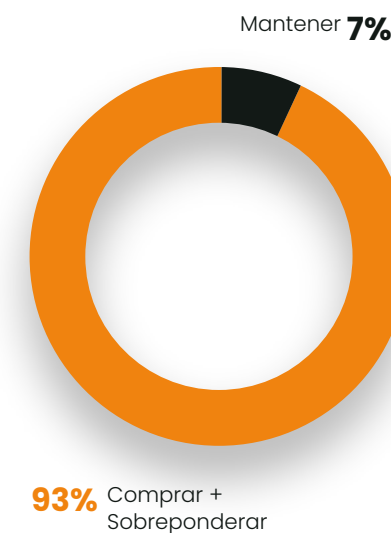
STOXX Europe 600 Automobiles & Parts incluye:
 - OEMS: BMW ST, Daimler, Ferrari NV, Fiat, Peugeot, Porsche, Renault & Volkswagen.
 - PROVEEDORES: Faurecia, Michelin, Nokian, Plastic Omnium, Rheinmetall, Schaeffler, Valeo.



Consenso objetivo precio de la acción a 31/12/2021

Compañía	Analista	Recomendación	Precio	Actualización
Alantra Equities	Álvaro Lenze	Comprar	31,40€	12/2021
Bankinter	Esther Gutierrez de la Torre Coll	Comprar	31,70€	10/2021
Bestinver Securities	Enrique Yáñez	Comprar	30,75€	10/2021
Caixabank BPI	Bruno Bessa	Comprar	34,00€	10/2021
Exane BNP Paribas	Francisco Ruiz	Mantener	25,00€	10/2021
Intermoney Valores	Virginia Pérez	Comprar	29,60€	10/2021
JB Capital Markets	José María Cánovas	Comprar	33,50€	11/2021
Kepler Cheuvreux	Alexandre Raverdy	Comprar	30,00€	12/2021
Mirabaud Securities	Manuel Lorente	Comprar	26,20€	09/2021
Norbolsa	Ander Peña	Comprar	29,80€	06/2021
Oddo BHF	Anthony Dick	Sobreponderar	30,00€	11/2021
Renta 4	Álvaro Aristegui	Sobreponderar	33,90€	12/2021
Sabadell	Alfredo del Cerro	Comprar	29,89€	10/2021
Santander	Robert Jackson	Comprar	29,60€	11/2021
CONSENSO	-	-	30,38€	-

Recomendaciones

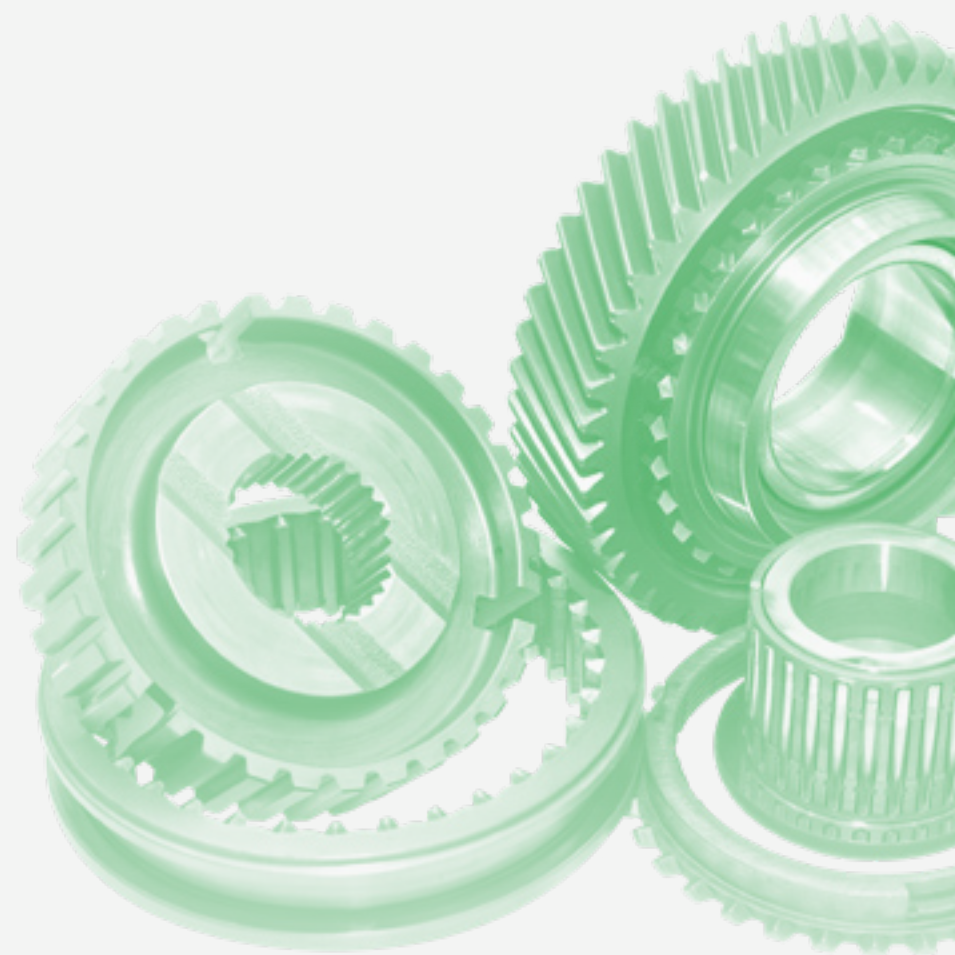


EVOLUCIÓN DEL GRUPO MAHINDRA-CIE EN LAS BOLSAS INDIAS

Las acciones del grupo Mahindra-CIE (MCIE) cotizan en las dos principales bolsas de valores de la India: la National Stock Exchange of India Limited (NSE) y la BSE Limited (BSE). En la BSE, la cotización subió un 36,2%.

Al igual que en las bolsas europeas, las acciones del sector del automóvil sufrieron debido a la incertidumbre del mercado provocada por la segunda oleada de infecciones debidas a la variante Delta de COVID-19 en el primer semestre del año y la continua tensión de los fabricantes debido a la escasez de semiconductores. Aun así, la cotización alcanzó un máximo de 312 rupias indias en la NSE.

	2019	2020	2021
Número de acciones a 31/12 (en millones)	379,01	379,01	379,05
Cotización a 31/12 (en rupias) en BSE	164,75	171,8	235,00
Cotización a 31/12 (en rupias) en NSE	164,75	172	234,20
Máximo del año (en rupias) en BSE	258,3	179,1	311,65
Mínimo del año (en rupias) en BSE	135,55	59,05	148,30
Capitalización a 31/12 (en millones de rupias) en BSE	62.442	65.114	89.068
Volumen medio de negociación en BSE (en miles de acciones)	47.831	16.302	76.125
Volumen medio de negociación en NSE (en miles de acciones)	185.060	207.911	498.953
Beneficio por acción (en rupias)	9,35	2,81	10,35
PER	17,62	61,10	23,50



Retribución a los accionistas

CIE Automotive mantuvo su compromiso de distribuir un tercio de sus beneficios entre los accionistas a pesar del difícil contexto económico y sectorial. La compañía repartió 61,3 millones de euros con cargo a 2020, abonados en dos pagos de 0,25 euros la acción: un primer pago el 7 de enero y un segundo pago el 6 de julio.

La reducción de los dividendos es consecuencia de la caída del resultado neto que provocó la irrupción de la pandemia de COVID-19 y los confinamientos decretados para frenarla en todo el mundo. Se espera, sin embargo, que la retribución recobre el crecimiento a doble dígito que venía

manteniendo a lo largo de los años, una vez recuperados los resultados de los efectos de la pandemia, y otros problemas que afectaron al sector en 2021: crisis de los semiconductores, encarecimiento y escasez de las materias primas, crecimiento del precio del transporte y problemas en el transporte marítimo, entre otros.

En esta línea, el Consejo de Administración aprobó el reparto de un dividendo a cuenta de los resultados del ejercicio de 0,36 euros brutos por acción, que se hizo efectiva el 5 de enero.

	2017	2018	2019	2020	2021
BPA ordinario (euros)*	1,67	1,88	2,23	1,48	2,18
Pay out**	33%	33%	33%	33%	33%
Dividendo devengado por acción (euros)***	0,56	0,62	0,74	0,50	0,72
Dividendos pagados en el ejercicio (millones de €)	52,8	72,1	80	93,9	61,3

(*) Beneficio por Acción de 2018 calculado con resultados normalizados para el segmento de automoción.

(**) Pay out: porcentaje de los beneficios repartidos a accionistas.

(***) Estimación prevista para 2021 a fecha de publicación de este documento.

Estructura de la propiedad

El accionariado de CIE Automotive cuenta con un núcleo estable de accionistas de referencia, que mantienen sus participaciones desde hace años. Los accionistas de referencia controlaban al cierre del ejercicio el 70,42% de los títulos, y además un 1,44% pertenecía a miembros del Consejo de Administración no incluidos entre los anteriores. Por otro lado, la autocartera ascendía a 0,01% y el *free float* era de un 28,13%.

La mayor parte de los accionistas del *free float* se encuentran en España, pero también hay una importante presencia de fondos de Estados Unidos, Reino Unido, Francia, Irlanda, Canadá, Alemania, Bélgica, Portugal, Noruega y Dinamarca.

Evolución anual de la composición accionarial

	2019	2020	2021
ACEK Desarrollo y Gestión Industrial, S.L.	14,91%	15,69%	15,69%
Antonio M ^o Pradera Jáuregui	10,00%	10,53%	10,53%
Corporación Financiera Alba, S,A,	10,15%	12,73%	12,73%
Elidoza Promoción de Empresas, S,L,	10,00%	10,89%	10,89%
Mahindra&Mahindra. Ltd,	7,43%	7,83%	7,83%
Addvalia Capital. S,A,	5,00%	5,26%	5,26%
ABRDN PLC	-	-	3,99%
Alantra Asset Management. SGIC. S,A,	3,74%	3,55%	3,50%
Total accionistas de referencia	61,24%	66,48%	70,42%
Autocartera	0%	0%	0,01%
Otros miembros del Consejo de Administración	1,37%	1,44%	1,44%
Free float	37,39%	32,08%	28,13%

Accionistas

Consejo de Administración*
1,44%

Accionistas de referencia
70,42%

Free float
28,13%

Autocartera
0,01%

*Miembros del Consejo no incluidos entre accionistas de referencia.

Relación con accionistas e inversores

103-1

103-2

103-3

El capital de CIE Automotive estaba formado, al cierre de 2021, por 122.550.000 acciones, repartidas en manos de accionistas de referencia (70,42%), miembros del Consejo de Administración (1,44%), *free float* (28,13%) y autocartera (0,01%).

Todos ellos reciben el mismo trato en lo que se refiere a la información, la participación y al ejercicio del derecho de voto en la Junta General de Accionistas, tal y como establece la Ley de Sociedades de Capital.

Para garantizar la transparencia, la compañía se ha dotado de una Política de Información y Comunicación a los Accionistas y los Mercados, en la que se definen los principios generales de actuación que guían al Departamento de Relación con Inversores en su labor de transmitir información veraz y periódica a toda la comunidad inversora.

La difusión de la información se realiza a través de diferentes canales, siendo los principales la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), donde se publican los hechos relevantes de la sociedad, y la página web corporativa (www.cieautomotive.com), que dispone de un apartado específico de "Accionistas e Inversores". En este

espacio se publica toda la actualidad relevante del grupo, así como los datos de contacto del Departamento de Relación con Inversores.

El Consejo de Administración es el órgano que supervisa al más alto nivel la información suministrada por este departamento al mercado financiero, adoptando las medidas oportunas para proteger el ejercicio de los derechos de accionistas e inversores en el marco de defensa del interés social.

Al margen de la información difundida a través de la CNMV y la web, el Departamento de Relación con Inversores mantiene una interlocución fluida con los diferentes analistas que siguen a la compañía, 14 al cierre del ejercicio. El diálogo con estos expertos se centró principalmente en explicar el impacto sobre CIE Automotive de los diferentes problemas que afectan al sector de automoción en 2021: crisis de los semiconductores, escasez y encarecimiento de materias primas, dificultades en el transporte marítimo y subida de los precios de la energía.

Email: ir@cieautomotive.com

Teléfono: +34 94 605 62 00

Principios de la política de información y comunicación a los mercados

- > **Difusión** de la información de forma transparente, clara, veraz, homogénea y simultánea
- > **Igualdad** de trato en el reconocimiento y ejercicio de los derechos de todos los accionistas
- > **Colaboración** de los accionistas para que las prácticas de información sean transparentes, eficaces y acordes con el interés social
- > **Protección** de los derechos e intereses legítimos de todos los accionistas
- > **Fomento** de la información continuada y permanente a los accionistas
- > **Desarrollo** de instrumentos de información y cauces de comunicación que aprovechen las ventajas de las nuevas tecnologías
- > **Cumplimiento** de lo previsto en la ley y en el Gobierno Corporativo de la sociedad y de los principios de cooperación y transparencia con las autoridades, organismos reguladores y administraciones competentes

El trabajo de Relación con Inversores en 2021 incluyó, además, una intensa actividad con inversores, a través la participación en 7 *roadshows* y 18 conferencias y reuniones en los que se interactuó con cerca de 500 inversores. Como novedades del año, destacan la asistencia por primera vez a la conferencia multisectorial del bróker Oddo; la asistencia a la conferencia sectorial de automoción coorganizada por los brókeres Exane y Jefferies “Geneva Auto Show”; y la participación en el programa *streaming* de Banco Santander “Hoy nos visita...”, programa cuyo objeto es la introducción de compañías cotizadas exitosas a una base de más de 80.000 clientes de banca minorista.

Para facilitar su labor, el Departamento de Relación con Inversores utiliza la plataforma de gestión Nasdaq IR Insight, que le permite llevar un registro detallado de las reuniones (contenido y etiquetas de las reuniones) y le aporta información sobre los perfiles de empresas y contactos, así como alertas del mercado en tiempo real. En este marco, la compañía continúa trabajando en la estandarización de los informes internos ad hoc, en *reports* de distribución interna sobre la evolución del mercado y la acción de CIE, en *targeting* a través de un primer análisis e identificación de potenciales inversores del sector auto, además de en otras funcionalidades

adicionales, como identificar inversores especialmente interesados en aspectos ASG.

La mayoría de los eventos en los que participó el equipo de Relación con los Inversores fueron virtuales, si bien han empezado a recuperarse algunas reuniones en formato presencial. En esta línea, el departamento organizó en formato online la Junta General de Accionistas y su primer *Capital Markets Day*.

Reconocimientos

La labor de CIE Automotive es reconocida por analistas y gestores de fondos. Así, Institutional Investor, la publicación líder mundial en elaboración de rankings del sector financiero, otorgó a CIE Automotive 10 galardones en sus 12 categorías premiadas. En la edición de 2021 reconoció a Jesús María Herrera como el “Best CEO” y a Lorea Aristizabal como “Best IR Professional”.

Los reconocimientos All-Europe Executive Team 2021 valoran, a través de una encuesta realizada a analistas y gestores de fondos, aspectos tales como el conocimiento de la compañía y el sector, la credibilidad, el liderazgo, la comunicación, la accesibilidad, la información financiera publicada y la calidad de las reuniones mantenidas, entre otros aspectos.

CIE Automotive celebra su primer *Capital Markets Day*

Bajo el lema “Avanzando juntos hacia nuestro futuro”, CIE Automotive celebró en *streaming* su primer *Capital Markets Day* el 28 de junio, un año después de que la pandemia de coronavirus obligase a cancelarlo en 2020.

Durante casi dos horas, el Consejero Delegado, Jesús María Herrera, y 14 directivos del grupo hicieron un repaso de las principales tendencias que marcarán el futuro del sector de automoción y presentaron los objetivos y las líneas de trabajo para desplegar el Plan Estratégico 2025 del grupo.

“Visualizo el año 2025 como un año mágico. Será el momento en el que por fin se hará realidad nuestro sueño de que CIE Automotive se convierta en una compañía de 1.000 millones de euros de EBITDA y 500 millones de resultado neto”, anunció el Consejero Delegado durante el evento.

Tras la exposición del plan, los directivos de CIE Automotive, respondieron a las preguntas formuladas por los invitados.

La retransmisión en diferido del evento está disponible en la página web corporativa de la compañía www.cieautomotive.com.

Un año más caminando juntos hacia el futuro

103-2

103-3

Buscando la excelencia para nuestros CLIENTES

CIE Automotive trabaja para ofrecer a sus clientes soluciones multitecnológicas y flexibles que contribuyen a satisfacer las nuevas demandas de los consumidores. En el transcurso de 2021 la compañía incrementó su cuota de mercado y mejoró su posición en el vehículo electrificado con nuevos productos consiguiendo que, en un muy alto porcentaje de las captaciones del 2021, correspondan a vehículos de energía sostenible.



Objetivo:

Convertirnos en *partner* de referencia de los fabricantes de automóviles y proveedores TIER 1 por nuestra amplia oferta de soluciones innovadoras y productos de calidad a precios competitivos.



Líneas de trabajo en 2021:

- Incrementar la cuota de mercado.
- Mejorar el posicionamiento de CIE Automotive en la implantación del coche eléctrico.
- Contribuir a la seguridad del vehículo con productos de calidad.
- Ayudar a los clientes a reducir sus emisiones y a aumentar la reciclabilidad y la circularidad.
- Colaborar para que el sector sea proactivo en reducir las emisiones contaminantes.
- Asegurar la confidencialidad, disponibilidad y seguridad de los datos de los clientes.

Soluciones de valor añadido

CIE Automotive aporta a las grandes plataformas de automoción y a los proveedores de primer nivel (Tier 1) los componentes y subconjuntos que necesita, cuándo y cómo los necesita. El cumplimiento de este objetivo en 2021, recogido en su Política de Calidad es especialmente meritorio teniendo en cuenta las dificultades que atraviesa el sector de automoción, debido a la crisis semiconductores y al encarecimiento de materias primas, transporte y energía.

En este contexto postpandemia, los equipos comerciales siguieron ofertando sin interrupción más de 7.000 referencias de alto valor añadido, con alternativas tecnológicas para fabricar un mismo componente o subconjunto, y desarrollando distintos programas para cubrir sus necesidades y ayudarles a responder a las tendencias del mercado.

La compañía está preparada tecnológicamente para seguir el ritmo de las distintas tendencias de mercado, entre ellas la creciente electrificación de los vehículos. Actualmente, más del 80% de su porfolio está preparado para cualquier tipo de automóvil, incluidos eléctricos e híbridos.

En los últimos tiempos, la compañía se ha posicionado en el vehículo electrificado en las áreas de batería, motor y electrónica, a la espera de que el mercado incremente los volúmenes, tal y como establece el Plan Estratégico 2025. En este ámbito colabora con clientes tradicionales (Renault, VW, Nissan...) y nuevos *players* (Rivian...).

Rendimiento sobresaliente

Gracias a la versatilidad de la oferta de CIE Automotive y al esfuerzo realizado por los equipos comerciales CIE Automotive obtuvo un rendimiento 11,5 p.p. superior al del mercado, beneficiada en parte por el proceso de concentración del sector de componentes de automoción.

Familias de productos

Sistemas de techo



Carrocería, Chasis y Dirección



Transmisión y caja de cambios



Interior y Exterior Trim



Motor



Vehículos comerciales



Hitos por regiones



- Puesta en marcha de un proyecto de fabricación de tubos para asientos con un OEM 100% eléctrico.
- Primeras entregas en la fábrica de motores en Silau de piezas de tapa motor, transmisión y *oil panel*.
- Entrada en un nuevo OEM Asiático con piezas de columna de dirección, ampliando la segmentación de clientes.
- Entregas de piezas de baterías para OEM americano desde México.
- Desarrollo completo de piezas de transmisiones por parte de la división de metal de CIE México.
- Agregación de una nueva línea de pintura en la planta de Pernambuco.



- Captación de negocio con SOP (*start of production*) 2022 de grandes volúmenes desde la división de plástico para OEM 100% eléctrico.
- Lanzamiento de nuevos proyectos desde la división de metal para nuevo cliente 100% eléctrico.
- Captación de nuevos proyectos para vehículos de gran tonelaje 100% eléctricos o híbridos desde la planta de Metalcastello.
- Captaciones superiores a los 20 millones de euros para vehículos 100% NEV.

Gracias a la versatilidad de la oferta de CIE Automotive y al esfuerzo realizado por los equipos comerciales CIE Automotive obtuvo un rendimiento 11,5 p.p. superior al del mercado, beneficiada en parte por el proceso de concentración del sector de automoción

Referentes de calidad

103-2

103-3

CIE Automotive es un referente de calidad total dentro de la industria de componentes de automoción. Su fiabilidad y su reputación se basa en la mejora continua de sus productos y de sus procesos a través de la prevención, la revisión sistemática, la formación y el intercambio de conocimientos.

Estos principios se recogen en su Política de Calidad, actualizada y segregada de sus Política de Medioambiente y de Seguridad y Salud en 2021. En ella, se explican las prioridades de CIE Automotive con respecto a sus clientes.

La Política de Calidad hace mención específica al desarrollo de productos y procesos bajo conceptos de ecodiseño y orientados a la eficiencia, como lo que demuestra no solo su apuesta por la calidad sino por la conservación del planeta, en línea con las inquietudes de sus clientes.

Bajo estas premisas, la compañía trabaja en alcanzar el compromiso de triple certificación de todas sus plantas, obteniendo las acreditaciones correspondientes en gestión de calidad, gestión ambiental y gestión de la seguridad y la salud.

Además de las normas ISO 14001 y la ISO 45001, CIE Automotive cumple con la norma de calidad específica para el sector automoción, la IATF.

En el compromiso de CIE con la confidencialidad de datos, su seguridad e integridad la ingeniería central de CIE en España ha obtenido el Label TISAX, que se basa en criterios de la ISO27001 y se planteado un plan para su despliegue a otros centros de diferentes zonas geográficas.

Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores

Aunque CIE Automotive no tiene contacto directo con los consumidores finales, sino sólo con fabricantes del sector, cumple con todos los requisitos de salud y seguridad que le requieren sus clientes, además de la normativa específica del sector, como es la norma IATF y cuyo grado de cumplimiento en el grupo viene recogido en la tabla Resumen global de certificaciones incluidas en este mismo apartado.

La norma IATF 16949 es considerada la norma internacional de sistemas de gestión de calidad más utilizada en la industria automovilística, armonizando las diferentes evaluaciones y sistemas de certificación en la cadena de suministro global automovilística.



Prioridades de la política de calidad de CIE Automotive

- ★ Protección de nuestros clientes
- ★ Proactividad
- ★ Orientación a cero defectos
- ★ Servicio

Resumen global de certificaciones en 2021

	Total Plantas Certificables		IATF 16949		ISO 14001		ISO 45001	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Europa*	45	44	44 - 98%	43 - 98%	42 - 93%	43 - 98%	38 - 84%	40 - 91%
Norteamérica	17	16	16 - 94%	14 - 88%	15 - 88%	13 - 81%	3 - 18%	9 - 56%
Brasil	12	11	12 - 100%	11 - 100%	12 - 100%	11 - 100%	6 - 50%	11 - 100%
Asia (India/China)	32	33	32 - 100%	30 - 91%	26 - 81%	26 - 79%	23 - 72%	25 - 76%
Total	106	104	104 - 98%	98 - 94%	95 - 90%	93 - 89%	70 - 66%	85 - 82%

*Se incluyen las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

Nuevo acuerdo de certificación

CIE Automotive ha llegado a un acuerdo global de certificación con TÜV RHEINLAND para el ciclo 2022-2024.

Este acuerdo incluye los 3 referenciales IATF 16949, ISO 14001 e ISO 45001 y por su condición de GLOBAL a todas las plantas productivas de CIE.



Modelo de gestión

El modelo de gestión es un documento global definido por CIE para todas sus plantas productivas. En él incluimos elementos fundamentales de la cultura de CIE:

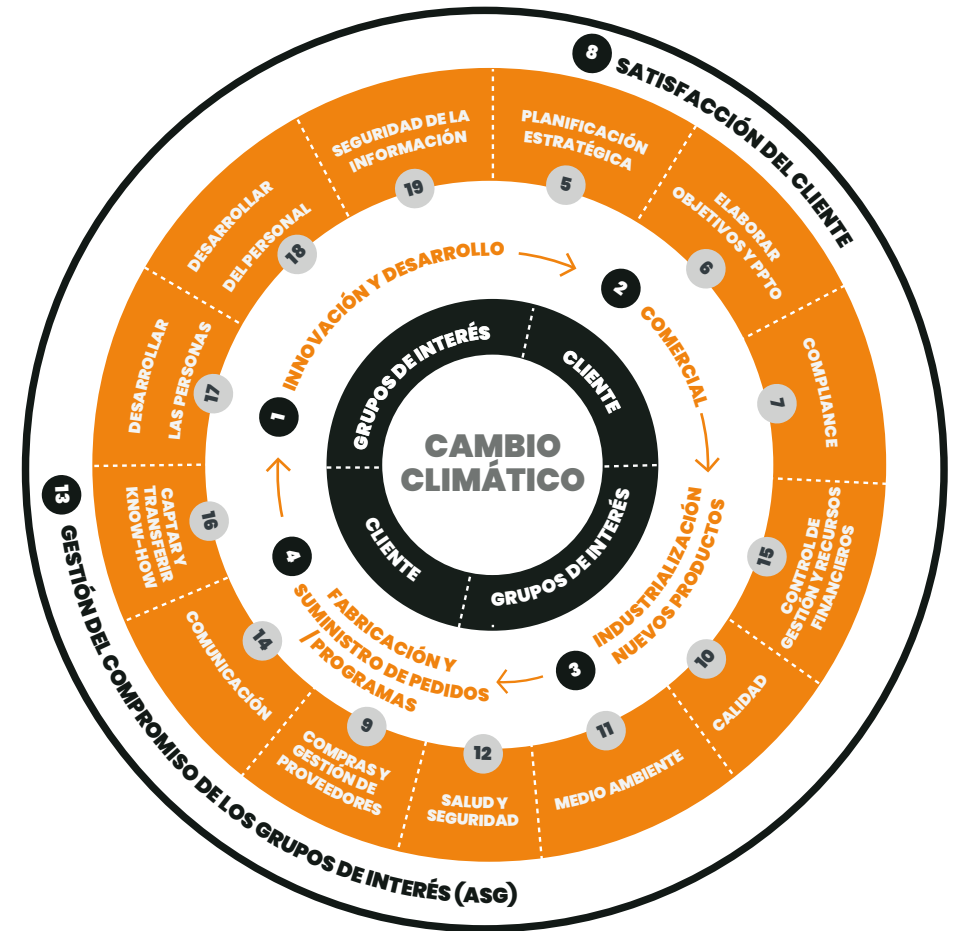
- Misión
- Visión
- Valores
- Grupos de interés
- Mapa de procesos
- Políticas:
 - Calidad
 - Ambiental
 - Seguridad y salud
 - Seguridad de la información

Es el documento base, validado y contrastado tanto por los clientes de CIE como por las entidades de certificación. con el que todas plantas certifican su sistema de gestión en los 3 referenciales exigidos calidad (IATF 16949), medio ambiente (ISO 14001) y seguridad y salud (ISO 45001).

Se trata de un documento vivo cuya primera edición data de enero de 2004 y que ahora publica su undécima revisión.

Como consecuencia del Plan Estratégico CIE no solo ha revisado su Misión, Visión y Valores y sus políticas de calidad, ambiental y de seguridad y salud, sino también su mapa de procesos, donde hemos integrado los conceptos de seguridad de la información y actualizado los compromisos ASG.

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME



SATISFACCIÓN DEL CLIENTE

La satisfacción del cliente es el objetivo último de la actividad de CIE Automotive y la clave de su éxito. Por ello, se esfuerza por superar sus expectativas en todo el proceso de relación con el cliente: desde el contacto comercial y la gestión del proyecto, hasta la fabricación y el servicio a tiempo, pasando por la rápida reacción en caso de cualquier desviación y la medición de su satisfacción. Este compromiso queda claramente reflejado en el mapa de procesos de CIE Automotive, donde el cliente ocuparía el núcleo y su satisfacción en el anillo exterior.

Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas

A pesar de todos los esfuerzos, tanto preventivos en su fase de diseño e industrialización como correctivos durante la propia fabricación, la probabilidad de que se produzca alguna desviación está presente, lo que nos conduce a una reclamación de nuestro cliente. Esto exige por parte de CIE Automotive una reacción inmediata para evitar el suministro de piezas no conformes y un análisis profundo de las causas para remediar de modo definitivo la raíz del problema.

La globalidad de CIE Automotive hace que estas soluciones se apliquen en todas las plantas, tecnologías potencialmente afectadas.

En línea con la operativa del sector de automoción al que pertenece CIE Automotive, gestiona las reclamaciones y quejas de sus clientes (los OEM y proveedores TIER 1) a través de la sistemática que se establezca en las condiciones del contrato, y no dispone de sistemas propios para la gestión de reclamaciones y quejas de los consumidores finales, ya que no tiene contacto directo con los mismos. En 2021, al igual que en 2020, no se recibieron quejas relacionadas con la salud y seguridad de los consumidores finales.

Confidencialidad

CIE Automotive colabora con sus clientes para proporcionarles soluciones innovadoras en sus proyectos. La naturaleza de este trabajo exige garantizar la confidencialidad de la información sensible, tanto a nivel corporativo como en cada una de las divisiones. Por ello, se ha dotado de un proyecto para proteger la información que sigue las siguientes líneas:

- Estándares de referencia internacional ISO 27001, ISO 27005 y ISO/IEC 27002/2005.
- Reingeniería de procesos e ingeniería social orientada a las necesidades de la organización.
- La gestión del estado de seguridad de la información en tiempo real.

El seguimiento de estos estándares de exigencia ha contribuido a la consecución del Label Tisax en la primera Auditoría por tercera parte realizada en la ingeniería central. A consecuencia de ello se ha generado y desplegado la nueva política de seguridad de la información en todo el grupo y se ha lanzado un plan de auditorías internas Tisax.

Premios y reconocimientos

A lo largo de 2021, el buen hacer de las plantas de CIE Automotive de las diferentes geografías recibió multitud de reconocimientos de sus clientes fabricantes de vehículos y Tier 1. En el cuadro pueden verse algunos de los premios más destacados:

Cliente	Planta	País	Reconocimiento
General Motors	Bill Forge	México	SUPPLIER QUALITY EXCELLENCE AWARD
General Motors	CIE Celaya	México	SUPPLIER QUALITY EXCELLENCE AWARD
General Motors	CIE Celaya	México	GOLD AWARD
ICAP Rumanía	CIE Matricon	Rumanía	VERDADEROS LÍDERES

Un año más caminando juntos hacia el futuro

Gestionando la diversidad de nuestros EMPLEADOS

En los 25 últimos años, CIE Automotive ha demostrado su capacidad para integrar a personas de diferentes nacionalidades, culturas, valores y habilidades. En 2021, CIE Automotive dio un paso más en la gestión de la diversidad con la creación de un Comité Corporativo de Diversidad, Equidad e Inclusión, cuyo fin último es promover el sentimiento de pertenencia y la inclusión de las casi 25.000 personas que trabajan en el grupo. Además, hemos continuado apostando por la internacionalización de la formación al relanzar, pese a la pandemia, el programa Ulysses.



Objetivo:

Garantizar un entorno de trabajo digno y seguro, basado en la diversidad e inclusión, en la reducción de las desigualdades y en la igualdad de oportunidades.



Líneas de trabajo en 2021:

- Creación del Comité Corporativo de Diversidad, Equidad e Inclusión.
 - Objetivos cuantitativos del Comité:
 - De acuerdo al Plan Estratégico ASG 2025, en 2025 el 100% de las plantas deben haber realizado su diagnóstico en diversidad.
- Relanzamiento postcovid del programa Ulysses, de acuerdo al Plan Estratégico ASG 2025, y cuyos objetivos cuantitativos al finalizar el plan, en 2025, son los siguientes:
 - Involucración de al menos 3 países, aparte del país de formación, en el programa.
 - Tras 2 años desde la finalización del programa, al menos 8 de cada 10 alumnos participantes deben continuar en el grupo.
- Mejora continua de indicadores de seguridad y salud y nuevas certificaciones.

102-7	102-8	102-41	103-2	103-3
202-1	401-3	404-1	405-1	412-1

Una plantilla diversa

El equipo de CIE Automotive estaba formado al cierre de 2021 por 24.472 personas trabajando en 18 países de cuatro continentes, cifra similar a la de 2020. Con independencia de su nacionalidad, raza, cultura, o género, la compañía les ofrece una propuesta de valor que incluye condiciones de trabajo dignas, una retribución acorde a la labor que desempeñan y la formación y la seguridad necesarias para realizar su trabajo.

En 2021, CIE Automotive incorporó a más de 7.000 personas de diferentes nacionalidades, poniendo a prueba, una vez más, su habilidad para encontrar puntos comunes de cooperación entre personas de distintas culturas, promover un sentimiento de pertenencia y lograr la asunción de una identidad compartida en todo el grupo.

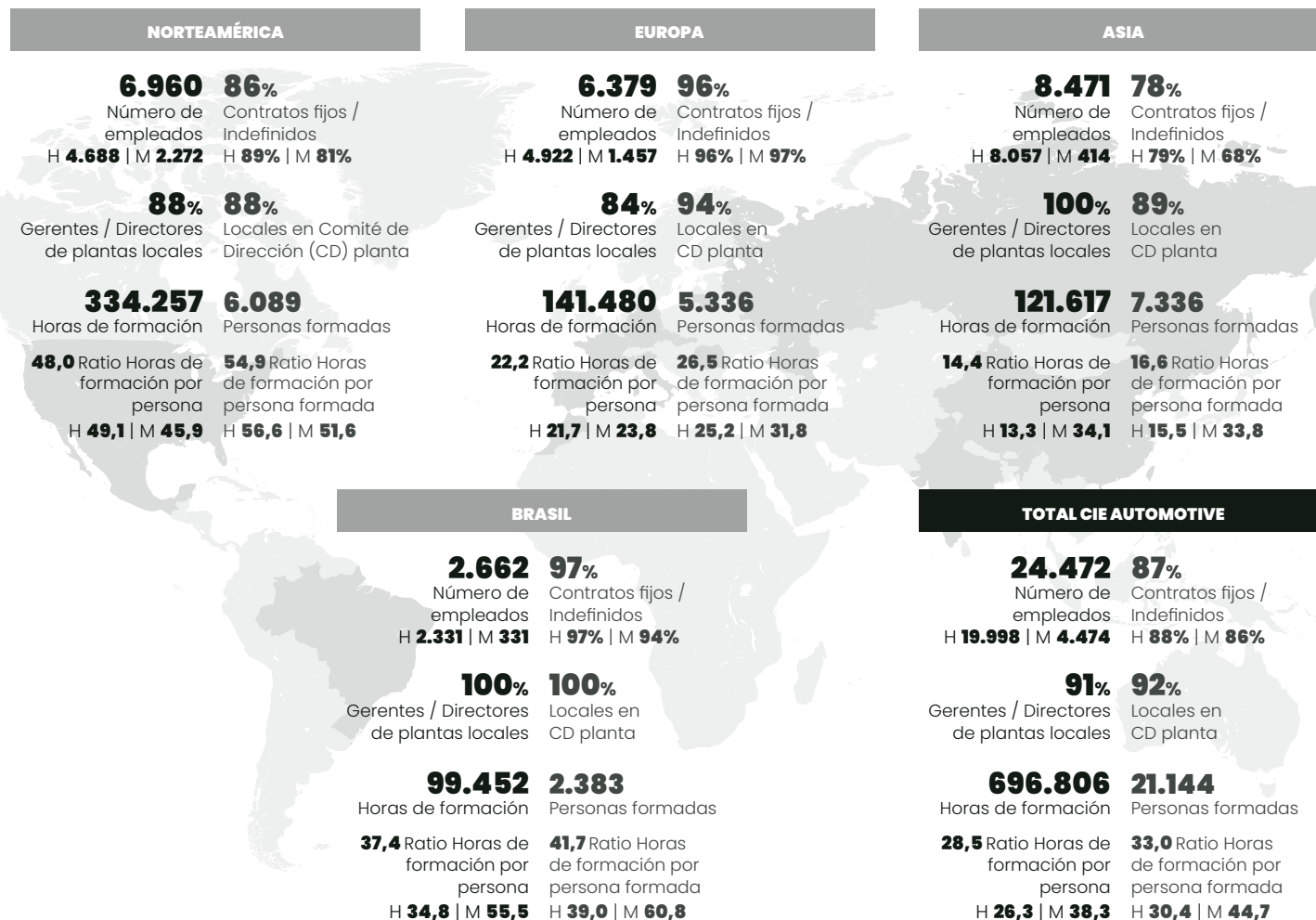
Prueba de su apuesta por el talento local es que cerca del 91% de las sociedades de CIE Automotive están dirigidas por gerentes locales. Este compromiso con los empleados de cada zona se extiende a los principales cuadros directivos: de los aproximadamente 700 miembros de los comités de dirección, el 92% es personal local.

102-8

202-2

405-1

Mapa del empleo en CIE Automotive



Para conocer el número de empleados por país, véase el apartado "Tablas de datos"



Convencida de que la diversidad es fuente de valor añadido, CIE Automotive aglutina a personas de diferentes géneros, generaciones, formación y capacidades.

Por edades, un 26% de los empleados tienen menos de 30 años; un 58%, entre 30 y 50, y un 16%, más de 50.

Por género, el 18,3% de la plantilla son mujeres, un porcentaje todavía bajo, habitual en los sectores industriales, aunque 0,6 puntos superior al de 2020.

En cuanto a la categoría profesional, dada la actividad industrial, el 68% son oficiales, si bien hay un 28% titulados y 4% de directivos.

En cuanto a la diversidad funcional, las personas con alguna discapacidad en 2021 representan el 1,1% de la plantilla, un porcentaje similar al del ejercicio precedente, cuando se situaba en el 1,2%.

Distribución de la plantilla por género

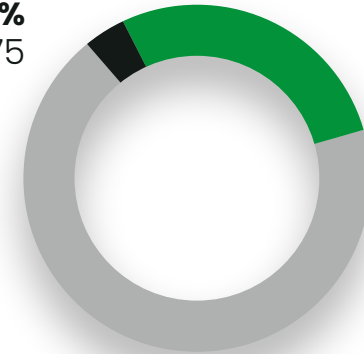
Mujeres
18,3%
4.474



Hombres
81,7%
19.998

Distribución de la plantilla por categoría profesional

Directivos
4,0%
975



Titulados, técnicos y administrativos
27,9%
6.821

Oficiales
68,1%
16.676

Distribución de la plantilla por edad

Menores de 30 años
26,3%
6.425

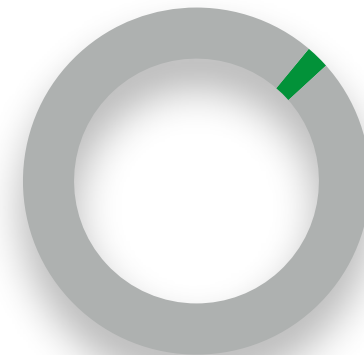


Entre 30 y 50 años
58,2%
14.253

Mayores de 50 años
15,5%
3.794

Diversidad funcional

Personas con diversidad funcional
1,1%
266



IGUALDAD Y DIVERSIDAD

Como se muestra en las tablas y gráficos precedentes, la diversidad de género, funcional, geográfica o cultural, es uno de los rasgos distintivos de la plantilla de CIE Automotive.

En 2019, CIE Automotive se implicó, en mayor medida si cabe, en el establecimiento de la Diversidad, Equidad e Igualdad como objetivos de gestión de las plantas y los servicios corporativos, poniendo el foco en la pluralidad de nacionalidades y culturas –que supone uno de los puntos fuertes de la compañía con más del 90% del personal local en puestos de gerencia

y comité directivo–, la diversidad de género y la integración de distintas capacidades, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenibles de Naciones Unidas.

Tras analizar en 2019 la sensibilidad e implicación de los empleados y los líderes de la organización en la materia –análisis en el que participaron más de 250 empleados (el 1% de la plantilla), la compañía acometió el Plan de Acción, cuyo primer hito fue la aprobación en 2020 de un Protocolo de Prevención y Tratamiento de Situaciones de Acoso, de obligado

cumplimiento en todas las plantas del grupo. Este protocolo, contempla la prevención del acoso moral (*mobbing*), sexual y por razón de sexo, además de una serie de medidas de carácter preventivo que incluyen la tolerancia 0 al acoso, la corresponsabilidad de todos los trabajadores en la vigilancia de los comportamientos laborales y la definición de programas de comunicación. El protocolo, publicado en la web corporativa, ha sido firmado a modo de compromiso con el mismo por todos los gerentes y directores de RR.HH. de todas las plantas de CIE Automotive en el mundo. Durante

2021, CIE Automotive recibió y gestionó 5 denuncias relacionadas con las materias de las que trata el protocolo.

En el transcurso del ejercicio, y como ya se anunciaba en el Informe Anual 2020, la compañía siguió avanzando en materia de diversidad con un paso de gran relevancia: la creación de un Comité de Diversidad, Equidad e Inclusión formado por representantes de todas las geografías.



Un Comité de Diversidad que representa a todos

La creación del Comité de Diversidad, Equidad e Inclusión en 2021 fue uno de los hitos de la gestión de los recursos humanos en el ejercicio.

Este comité, cuya composición se muestra en la siguiente página, está formado por catorce representantes de todas las geografías, de todas las tecnologías presentes en el grupo, de diferentes géneros, edades, nacionalidades y formaciones, siendo, como no podía ser de otro modo, diverso en sí mismo. Tiene la responsabilidad de coordinar las acciones en materia de diversidad en el grupo.

2021 ha sido un año de arduo trabajo por parte del comité, que en plenario o en subcomités se ha reunido en más de 10 ocasiones, y cuya labor se dividió en 2021 en dos fases principales.

FASE 1

La elaboración de la Herramienta de Diagnóstico e Inclusión, común para cada una de las plantas, tomando inicialmente como elementos a diagnosticar las diversidades de género, generación, funcional, raza y nacionalidad, que serán medidas a través de:

- a. Métricas de diversidad (representación de las diferentes tipologías).
- b. Métricas sobre prácticas de talento (reclutamiento y selección, promoción, formación, retribución, desempeño y rotación, entre otros).
- c. Cuestionario de inclusión que introduzca en el análisis las formas de hacer del grupo.

FASE 2

El diagnóstico propiamente dicho de las primeras plantas del grupo, hasta un total de ocho en este primer ejercicio, que además están sirviendo como pilotos de la herramienta recién creada.

CIE Automotive procura actuar en materia de diversidad con una filosofía y un modelo de gestión similares a los aplicados, de manera exitosa, en prácticamente todos los ámbitos de gestión, esto es:

- a. Descentralización en la gestión y análisis de los datos disponibles mediante una herramienta común recién creada
- b. Puesta en común por parte de cada miembro del Comité sobre las especificidades de su país, planta y/o división.
- c. Análisis y selección por parte del Comité de las diversidades que van a ser gestionadas de manera recurrente y periódica en todas las plantas. Inicialmente diversidad de género, funcional, generacional y multiculturalidad (nacionalidad y razas/etnias), sin perjuicio de que, en el futuro, estas se modifiquen o, incluso sin modificar, se realicen acciones en otros ámbitos de la diversidad.
- d. Fijación de objetivos y planes de acción futuros comunes (de grupo) e individuales (de planta, país o división), teniendo en cuenta cada diagnóstico y cada situación de manera individualizada.

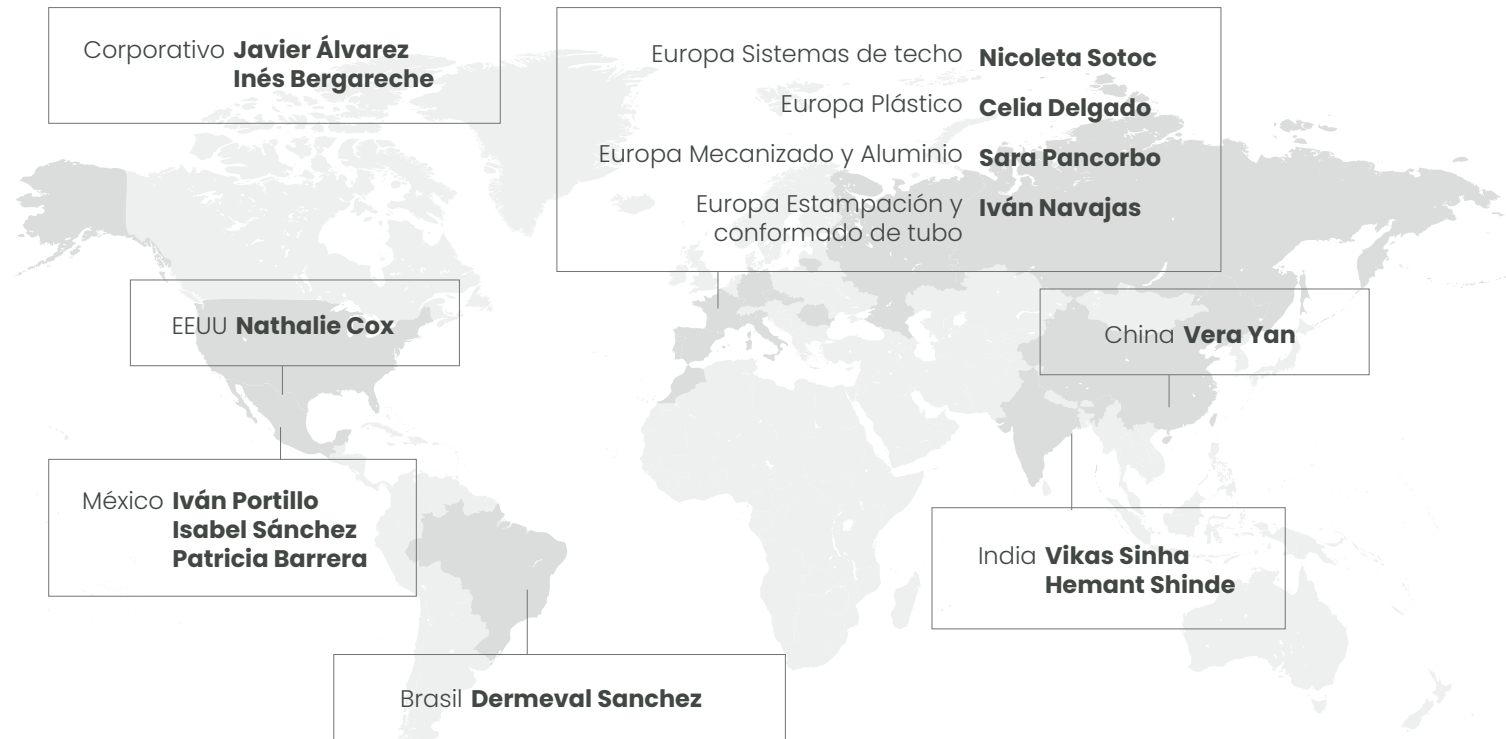
Pese a que el área de Recursos Humanos ha sido la más implicada inicialmente en el desarrollo de la herramienta y de los primeros diagnósticos, estos se han realizado con la aportación de innumerables departamentos y personas de la organización para obtener un resultado lo más transversal y completo posible.

A fecha de redacción de este informe, siguiendo la guía del Plan Estratégico ASG 2025, se estaban realizando 8 diagnósticos en 6 países, que sirven a un triple propósito:

- Prueba de la herramienta recién creada para detectar posibles errores o áreas de mejora.
- Obtención del diagnóstico propiamente dicho de estas 8 plantas.
- Discusión y establecimiento de objetivos internos en una planta dada y de eventuales acciones corporativas en caso de problemáticas comunes a varias plantas.

En 2022 y siguientes, dado que la herramienta ya ha sido creada, se incrementará de manera significativa el número de diagnósticos realizados anualmente en el grupo y, en paralelo, se lanzarán planes de acción consecuencia del diagnóstico allá donde sea pertinente. De acuerdo con el Plan Estratégico ASG 2025, todas las plantas de CIE Automotive tendrán un diagnóstico de diversidad, igualdad e inclusión en el ejercicio 2025.

Miembros del Comité Corporativo de Diversidad, Equidad e Inclusión



DIVERSIDAD DE GÉNERO EN CIE AUTOMOTIVE

La plantilla de CIE Automotive está formada mayoritariamente por hombres (18,3% son mujeres) debido a la tradicional masculinización de la industria de automoción y al todavía limitado acceso femenino a determinadas formaciones técnicas en escuelas y universidades. No obstante, el número de mujeres es superior al de otras empresas del sector y va elevándose a medida que se producen nuevas incorporaciones. En 2021, el 22% de las nuevas contrataciones fueron de mujeres frente al 21% del año 2020 y al 18% del año 2019. Este progresivo incremento del porcentaje de mujeres incorporadas en los últimos tres años demuestra el acierto de CIE Automotive en la gestión de la diversidad de género.

La organización entiende, además, que debe esforzarse en ayudar a incrementar el número de mujeres que cursan formaciones técnicas (STEM) en escuelas y universidades. Para ello, ha colaborado recientemente con la aplicación Wikigrado. Esta aplicación, como indica su propia página web, tiene como objetivo mostrar a los jóvenes de entre 14 y 18 años qué se aprende en una formación determinada y a qué puestos de trabajo se puede acceder una vez cursada, de manera que los jóvenes tengan más información para tomar una

decisión de gran trascendencia que, muy probablemente, tendrá efectos importantes en su futuro.

CIE Automotive ha participado en el módulo de “Fabricación mecánica y maestría en forja” a través de la planta CIE Galfor y se ha considerado oportuno mostrar, además del trabajo del día a día en la planta, ejemplos de mujeres que están en nuestra plantilla, con un desempeño excelente y con posibilidades de desarrollo, lanzando un mensaje positivo para que el porcentaje de mujeres en formaciones de naturaleza técnica se incremente a la vista del ejemplo mostrado por CIE y sus personas.

Si bien el grupo está concentrando sus esfuerzos en que paulatinamente el número de mujeres en la compañía se incremente, la situación es diferente en los puestos de liderazgo de la empresa donde la representación femenina es ya una de las más elevadas del sector.

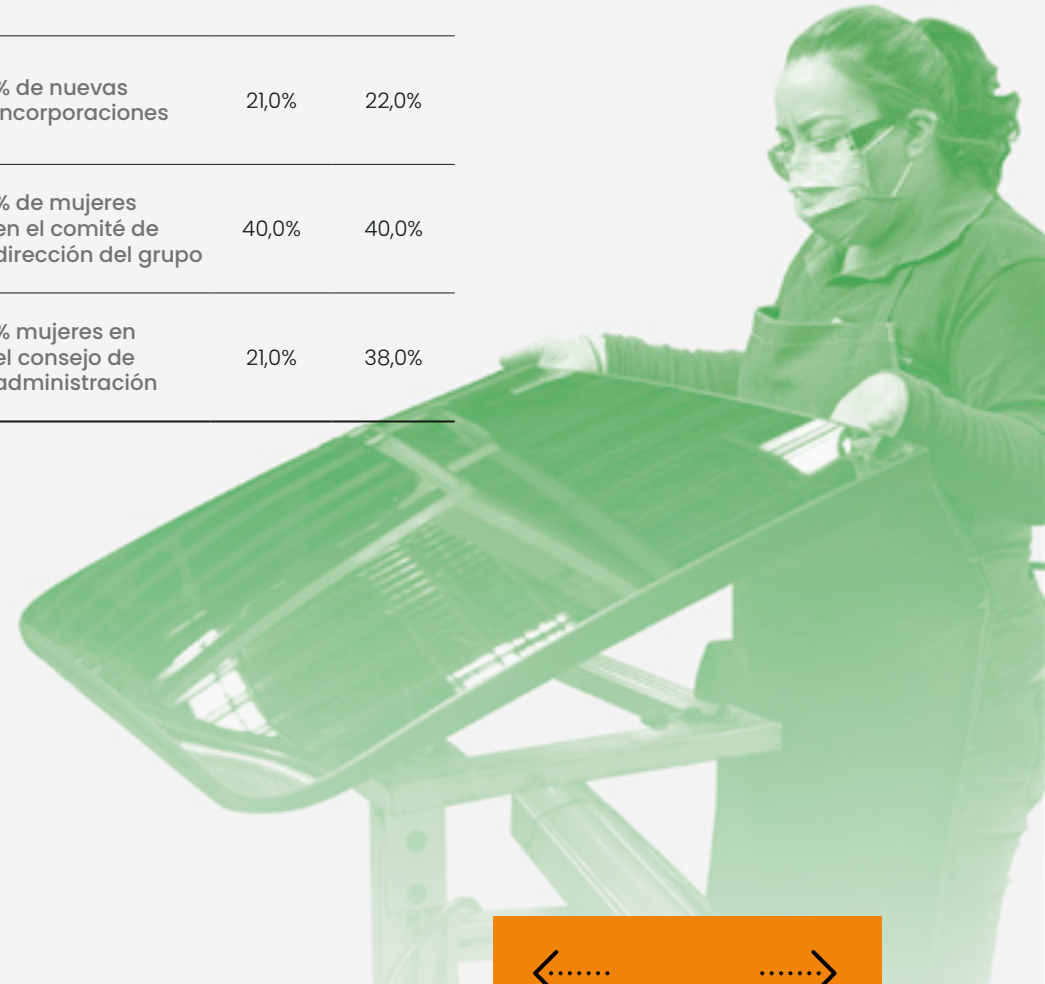
Así, en el Comité de Dirección del grupo participan cuatro mujeres, que representan el 40% de dicho comité. Por otro lado, en el Consejo de Administración el número de mujeres se ha incrementado hasta 5 en 2021, de modo que el porcentaje de mujeres en el Consejo de Administración es, a cierre de ejercicio, del 38%, 17 puntos porcentuales más que el ejercicio precedente.

401-1

405-1

Indicadores de género

	2020	2021
% de mujeres en la compañía	17,7%	18,3%
% de nuevas incorporaciones	21,0%	22,0%
% de mujeres en el comité de dirección del grupo	40,0%	40,0%
% mujeres en el consejo de administración	21,0%	38,0%



CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

Brecha salarial entre hombres y mujeres

Pese a los avances de los últimos años, en la feminización de la plantilla y en la asunción cargos de responsabilidad por parte de las mujeres en CIE Automotive, todavía existe una brecha salarial entre hombres y mujeres del 7%, la misma que en el ejercicio precedente, que se debe fundamentalmente a la composición de los niveles jerárquicos en determinados países. Para calcular la brecha salarial, se tiene en cuenta el salario bruto por empleado, incluyendo retribuciones fijas, variables, monetarias o en especie, y no se incluyen las cotizaciones a la seguridad social.

Sin tener en cuenta su procedencia geográfica ni su posición en la organización, el salario promedio de las mujeres, es de 15.796 euros frente a los 17.064 euros de los hombres. Es

necesario tener en consideración que este salario promedio incluye datos de países muy diversos dado que agrega salarios de nuestras plantas europeas, americanas y asiáticas. Asimismo, la brecha salarial varía en función de la categoría de los empleados. Así, en la de directivos y titulados, las mujeres cobran más que los hombres, un 21% y un 8%, respectivamente mientras que, en el colectivo más numeroso, los oficiales, las mujeres cobran en promedio un 10% menos que los hombres.

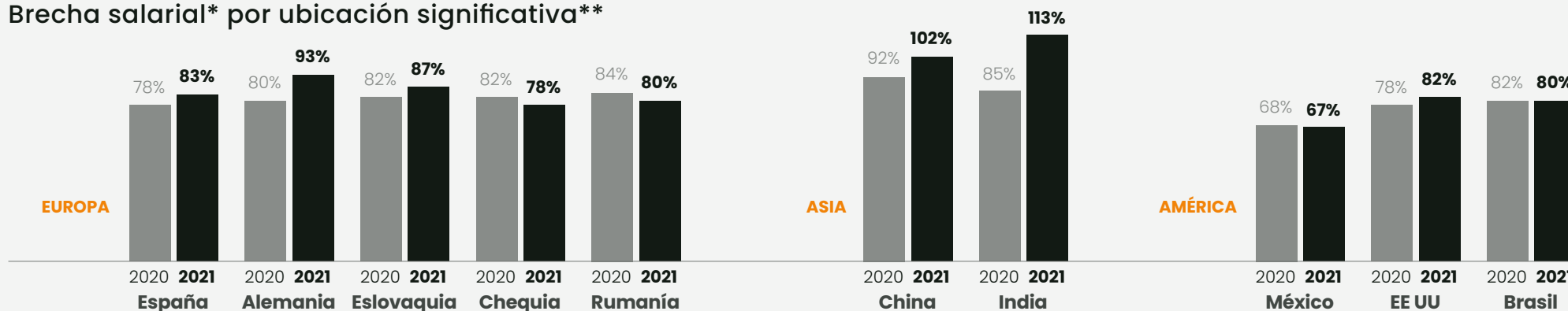
CIE Automotive considera que los datos son optimizables y espera que, tras la aprobación del Plan Estratégico ASG 2025, se mejorarán en los ejercicios futuros, fruto del diagnóstico en diversidad de todas las plantas y la ejecución de planes de acción al efecto.

Brecha salarial

	2020			2021		
	Número de personas*	Salario medio	% brecha	Número de personas*	Salario medio	% brecha
Brecha salarial AGREGADA						
Hombres	20.195	16.147	93%	20.311	17.064	93%
Mujeres	4.288	15.004		4.509	15.796	
Brecha salarial POR CATEGORÍA						
Directivos H	875	57.081	101%	867	60.895	121%
Directivos M	113	57.677		102	73.491	
Titulados H	5.701	18.378	118%	5.660	20.541	108%
Titulados M	1.156	21.692		1.198	22.142	
Oficiales H	13.619	12.584	86%	13.783	12.880	90%
Oficiales M	3.019	10.846		3.210	11.595	

*Personal promedio

Brecha salarial* por ubicación significativa**



(*) En el gráfico superior se muestra cuánto cobra una mujer en un país determinado como proporción (%) del salario de un hombre promedio en dicho país.

(**) Se considera ubicación significativa a estos efectos aquel país en el que la plantilla a cierre sea superior a 500 empleados.



Propuesta de valor a los trabajadores

En todos los países donde opera CIE Automotive ofrece a sus trabajadores un empleo digno, con una remuneración acorde a su cargo y a su capacidad y la formación necesaria para realizar su trabajo, en un ambiente seguro y saludable que propicia el desarrollo profesional.

Los principios de esta propuesta de valor y de la gestión de los recursos humanos de la empresa están contemplados en la Política de Derechos Humanos. Esta política cumple con los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionados con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva.

Aunque todos los gerentes y directores de RR.HH. de las plantas firman esta política (en 2021 han firmado por lo tanto los responsables de las nuevas sociedades, CIE Hosur y RS Korea), comprometiéndose a cumplirla y hacerla cumplir, anualmente se realiza una encuesta para identificar las plantas en riesgo de que estos derechos pudieran vulnerarse y tomar las medidas oportunas si fuera necesario. El 100% de las plantas había cumplimentado dicha encuesta, y el 100% de las plantas había contestado de forma satisfactoria en relación a que no identificaban riesgos en esta materia.

COMPROMISOS	ACCIONES EN 2021
Evitar prácticas discriminatorias	<ul style="list-style-type: none"> Creación de un Comité de Diversidad, Equidad e Inclusión. Aplicación del Protocolo de Acoso para 5 casos denunciados en 2021 Promoción del acceso femenino a formaciones STEM (colaboración app).
Rechazar el uso del trabajo forzoso e infantil	<ul style="list-style-type: none"> El 100% de las plantas encuestadas en 2021 no han identificado riesgos de trabajo forzoso e infantil.
Ofrecer un empleo digno	<ul style="list-style-type: none"> Remuneración acorde con su puesto, implicación y desempeño y superior al mínimo en todas las regiones.
Proteger la salud de las personas	<ul style="list-style-type: none"> Actuaciones preventivas relacionadas con la COVID-19. Reducción del índice de frecuencia de accidentes y mantenimiento del índice de gravedad, mejorando los niveles históricos de 2020, en un contexto de incremento significativo de las horas trabajadas frente a 2020. El 98% de los accidentes han sido leves frente a sólo el 2% graves. No ha habido que lamentar accidentes fatales. Más de 159 mil horas de formación en seguridad y salud, segundo mejor año histórico, sólo por debajo de 2020, cuando la pandemia supuso un incremento sin precedentes en la formación relacionada con el nuevo escenario. Reducción de las enfermedades profesionales, de 33 en 2020 a 29 en 2021.
Facilitar la negociación colectiva y la libre asociación	<ul style="list-style-type: none"> 58% de los trabajadores acogidos a convenios
Promover una cultura de respeto a los Derechos Humanos y a la sensibilización de los profesionales en esta materia	<ul style="list-style-type: none"> Cerca de 30 mil horas en acciones formativas en Derechos Humanos a aproximadamente 9.000 trabajadores del grupo.
Respetar a las comunidades indígenas y locales	<ul style="list-style-type: none"> 91% gerentes de planta de procedencia local. 92% de miembros de comités directivos de planta locales.
Contribuir a la lucha contra la corrupción y proteger la privacidad	<ul style="list-style-type: none"> Formación en lucha contra la corrupción a numerosos directivos de CIE durante el año 2021. A 31/12/2021, 2 de cada 3 directivos de CIE Automotive han sido formados en ASG.

102-41

RETRIBUCIÓN DE LOS EMPLEADOS

CIE Automotive sigue un modelo de 'compensación total' que incluye una retribución fija, cuya cuantía depende de la naturaleza de cada puesto de trabajo y de la valoración de su desempeño. Además, 7.648 empleados recibieron en 2021 un salario variable o *bonus*, como consecuencia de la evaluación positiva de los objetivos fijados, la excelencia en la realización de sus funciones o un mayor rendimiento.

La retribución de los trabajadores de CIE Automotive cumple y supera, en muchos casos, los requisitos salariales mínimos de cada país. Este punto es verificado por el Departamento de Recursos Humanos cuando se produce una adquisición para corroborar el cumplimiento de la ley y equiparar los derechos de los trabajadores a los del resto del grupo.

Aparte del salario, el grupo apoya a sus trabajadores con una serie de beneficios sociales, que han mejorado su calidad de vida y la de sus familias, y que han supuesto en 2021 una inversión de más de 18 millones de euros.

En este sentido, cabe destacar la aportación en 2021 de 12 millones en seguros médicos o servicios médicos propios, tales como los siguientes:

- United Healthcare, entre otros, en determinadas plantas estadounidenses.
- Chequeos de salud *premium* en determinados casos en Eslovaquia.
- Seguro médico privado en plantas españolas, brasileñas, chinas y mejicanas, entre otras.
- Cobertura específica de pandemias en el seguro de viaje del grupo CIE.
- Al margen de los seguros y servicios médicos, CIE Automotive ha invertido 6 millones de euros en los siguientes servicios de alimentación y ayudas relacionadas con el transporte:
 - Cantinas de empresa subvencionadas total o parcialmente.
 - Tickets de comida en lugares con y sin beneficio fiscal.
 - Servicio de transporte para candidatos a la contratación en plantas mexicanas.
 - Autocares y servicios de transporte propios.
 - Vehículos de empresa y vales transporte

Asimismo, la compañía se implica en la educación de las familias con ayudas de 0,2 millones de euros destinados a los siguientes programas: Bolsa de Ayuda para la Universidad en plantas brasileñas; premios para los hijos de los empleados con mejor rendimiento escolar en las plantas mexicanas y un programa de Apoyo a la Enseñanza Superior en centros de trabajo de Portugal.

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

EMPLEO Y DIGNO Y DERECHO A LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA

Las relaciones de CIE Automotive con sus empleados están regidas por el respeto y la transparencia. El grupo está comprometido con el empleo digno y el derecho a la negociación colectiva en todos los países donde opera, en línea con los derechos laborales reconocidos universalmente y recogidos en el Pacto Mundial de Naciones Unidas.

La proporción de empleo indefinido es elevada, situándose en 2021 en el 87% (88% el masculino y 86% el femenino), con porcentajes elevados en todas las geografías, así en Europa el 96% de los contratos son indefinidos, en Brasil el 97% y en Norteamérica el 86%.

CIE Automotive respeta la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva, manteniendo el diálogo con los representantes de los trabajadores en las plantas europeas, pero también en aquellos países de menor tradición sindical. En 2021, el 58% de los trabajadores estaban cubiertos por convenios colectivos.

En el transcurso de 2021, se firmaron 41 convenios o pactos colectivos (geográficos, sectoriales o de centro productivo), frente a los 39 de 2020, en diversos centros de los siguientes países:



- ◉ Rumanía
- ◉ Chequia
- ◉ Italia
- ◉ Francia
- ◉ España
- ◉ México
- ◉ Brasil
- ◉ China
- ◉ India
- ◉ Alemania

Los acuerdos incluyen obligaciones empresariales específicas en materia de prevención, seguridad y salud, constituyendo estos uno de los temas de mayor importancia en dichos convenios.

Cobertura de convenios por país

PAÍSES	PLANTILLA 2020	Empleados Cubiertos por convenio 2020	%	PLANTILLA 2021	Empleados Cubiertos por convenio 2021	%
Alemania	879	818	93%	817	759	93%
Brasil	3.051	3.047	100%	2.662	2.654	100%
Chequia	628	176	28%	607	170	28%
China	1.570	347	22%	1.514	342	23%
Corea del Sur	0	0	0	1	0	0
Eslovaquia	837	215	26%	654	161	25%
España	2.333	2.208	95%	2.296	2.257	98%
Estados Unidos	1.582	0	0%	1.579	0	0%
Francia	338	338	100%	318	318	100%
Holanda	4	0	0%	4	0	0%
India	6.745	2.683	40%	6.956	2.653	38%
Italia	439	436	99%	443	440	99%
Lituania	221	0	0%	218	0	0%
Marruecos	103	0	0%	101	0	0%
México	5.460	3.694	68%	5.381	3.494	65%
Portugal	323	323	100%	296	296	100%
Rumanía	611	611	100%	560	560	100%
Rusia	74	0	0%	65	0	0%
Total general	25.196	14.896	59%	24.472	14.104	58%

404-1

404-2

404-3

412-2

FORMACIÓN Y DESARROLLO PROFESIONAL

CIE Automotive es consciente de que su competitividad y sostenibilidad en el tiempo depende, en gran medida, de la formación de sus trabajadores. Por ello, CIE Automotive, capacita a sus profesionales, ofreciéndole oportunidades de crecimiento a través de la formación y la movilidad.

En 2021, se impartieron 696.806 horas de formación, 112.658 más que en 2020. La distribución por categorías de las horas de formación ha sido de 21.923 horas para directivos, 184.863 para titulados y 490.020 para oficiales.

La mayoría de los empleados que recibieron formación son hombres, 4 de cada 5, debido a la masculinización de la plantilla. Sin embargo, el número de horas de formación a las mujeres (44,7 horas de formación por mujer formada) es mayor que la de los hombres (30,4 horas de formación por hombre formado).

Durante las sesiones formativas, se adoptaron todas las medidas de seguridad para evitar los contagios de COVID-19, reduciendo el aforo de las sesiones formativas, y apostando

por la teleformación en aquellos casos donde era posible.

En la formación impartida se da importancia tanto a temas tradicionalmente claves en la gestión de las personas (seguridad y salud, *soft skills* y formación de carácter técnico) como a temas relativamente nuevos en el mundo empresarial, como la ASG y los DDHH, tendencia que se mantendrá previsiblemente en los próximos años.

La compañía dispone de un Procedimiento del Plan de Formación, que indica todas las fases que se han de seguir en el diseño de dichos planes en cada una de las plantas del grupo: identificación de las necesidades, planificación, definición, ejecución, evaluación, realimentación. De manera adicional, a nivel corporativo se presenta anualmente una propuesta abierta a las plantas de CIE Automotive que recoge todas las acciones formativas que se realizarán en el siguiente ejercicio de manera centralizada, acciones tales como sesiones orientadas a la formación en habilidades avanzadas de dirección e interpersonales para aquellas personas con determinadas capacidades y/o potencial, formaciones en ASG o formaciones en el Código de Conducta Profesional o similares.

Horas de formación por categorías profesionales

Categoría profesional	Nº horas de formación		Total personal formado	
	2020	2021	2020	2021
Directivos	24.476	21.923	850	843
Titulados	157.039	184.863	6.173	6.675
Oficiales	402.634	490.020	15.375	13.626

Formación en 2021

	Hombres	Mujeres	Total
Horas	525.360	171.446	696.806
Personas formadas	17.310	3.834	21.144
Personas	19.998	4.474	24.472
Horas empleado formado	30,4	44,7	33,0
Horas empleado	26,3	38,3	28,5

En el ámbito de los Derechos Humanos, se ha formado a 8.533 personas en 26.958 horas.

Entre las medidas para impulsar el crecimiento profesional de los empleados está el fomento

de la movilidad. Sobresalen, en este sentido, las colaboraciones con universidades de todas las geografías y los convenios con centros tecnológicos, escuelas de formación técnica y de formación en excelencia etc.

% de empleados que recibieron formación

	2020	2021
% de empleados que recibieron formación	88,9%	86,4%
% de hombres que recibieron formación	88,2%	86,6%
% de mujeres que recibieron formación	91,7%	85,7%

Formación en Derechos Humanos

	Hombres	Mujeres	Total
2020			
Horas	13.274	17.565	30.839
Personas formadas	6.258	2.295	8.553
2021			
Horas	18.374	8.584	26.958
Personas formadas	6.514	2.019	8.533

Formación en Prevención de Riesgos Laborales

	Hombres	Mujeres	Total
2020			
Horas	145.138	57.748	202.886
Personas formadas	14.065	3.327	17.392
2021			
Horas	120.556	38.604	159.160
Personas formadas	10.368	2.869	13.237





ORGANIZACIÓN DEL TIEMPO DE TRABAJO

Para CIE Automotive, la descentralización en la organización del tiempo de trabajo es un valor que permite tomar medidas de flexibilidad y conciliación acordes a cada planta, división o país.

No obstante, las medidas con mayor recurrencia en todo el grupo son las siguientes: flexibilidad en los horarios de entrada y de salida, adecuación de la jornada laboral para preservar el entorno familiar, posibilidad de teletrabajo, concesión de días adicionales de baja por paternidad y maternidad al margen de los establecidos por ley, y medidas de protección a las mujeres embarazadas.

Entre las iniciativas más comunes destacan aquellas destinadas a facilitar la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de la parentalidad por parte de ambos progenitores, que en 2021 ya estaban presentes en más del 80% de las localizaciones.

La desconexión laboral es otro de los aspectos donde CIE Automotive ha empezado a concentrar sus esfuerzos. Al cierre del ejercicio, y al igual que en 2020, ocho centros de trabajo de Europa ya contaban con una política de desconexión laboral para asegurar que se toman las medidas necesarias para garantizar la desconexión digital (ordenadores, móviles de empresa, etc.) fuera del horario laboral, así como durante permisos y vacaciones.

El absentismo de la compañía en 2021 ha sido del 5%, dato similar al ejercicio precedente, lo que supone una pérdida de trabajo de 2,8 millones de horas (en 2020 fueron cerca de 2,5 millones de horas). Se trata de un porcentaje relativamente estable, sólo parcialmente gestionable en el que inciden factores exógenos tales como la propia pandemia, la edad de los colectivos concretos existentes en la planta y la situación económica general del área geográfica donde está la sociedad.

Reanudación del programa Ulysses, una apuesta por la inclusión y la movilidad

Transmitir la misma cultura a las personas que integran CIE Automotive, sea cual sea el país donde desarrollan su actividad, y favorecer su proyección dentro de la empresa a través de la movilidad son labores clave de la gestión de los recursos humanos, de acuerdo con los objetivos del Plan Estratégico ASG 2025.

Entre las iniciativas destinadas a lograr esta cohesión, se encuentra el Programa Ulysses, un proyecto que conjuga movilidad y atracción de talento, en la que jóvenes mexicanos y brasileños asisten a un centro de formación profesional de excelencia en el País Vasco, para posteriormente formarse en las plantas históricas del grupo en España.

Se consiguen así cuatro objetivos: interiorizar los valores del grupo, facilitar la interlocución entre los países a futuro, generar relaciones intragrupo y contar con personal con formación en excelencia.

Si bien durante 2020, el Programa Ulysses quedó en suspenso por la pandemia de coronavirus, los equipos de Recursos Humanos trabajaron para relanzar la iniciativa en el curso 2021/2022. En la edición que ha arrancado el 7 de febrero de 2022 (no se pudo, como previsto, arrancar en septiembre de 2021 por la pandemia) participan 10 personas de dos

nacionalidades (México y Brasil) y estarán involucradas 7 plantas productivas y un centro de I+D+i.

El proyecto tiene dos fases diferenciadas:

PRIMERA FASE

En cuanto a la fase académica del proyecto, los alumnos recibirán formación tecnológica en metal, forja, polímeros y aluminio, además de formación transversal en emprendimiento e innovación y en *lean manufacturing*.

SEGUNDA FASE

En cuanto a la fase en planta del proyecto, los alumnos, en función de su *curriculum*, de las necesidades de las plantas en sus países de origen y de sus intereses específicos, realizarán una estancia en planta de varios meses, estando involucradas en este proyecto buena parte de las plantas históricas de CIE: CIE Orbelan, CIE Inyectametal, CIE Legazpi, CIE Egaña, CIE Galfor, Novarecyd y la nueva forja CIE Goiaín, además del departamento de Ingeniería Corporativa y Laboratorio sito en AIC – Amorebieta.

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

COMUNICACIÓN CON LOS EMPLEADOS

Las comunicaciones a los empleados se realizan principalmente a través del cuadro de mando y de la intranet de la empresa. Hay, además, una revista interna de carácter semestral, donde se da cuenta de los avances más relevantes desde la perspectiva económica, social y medioambiental.

Cada dos años, se realiza una encuesta de clima laboral en cada planta. En 2021, el resultado medio de las 27 encuestas realizadas fue positivo: 7,2 puntos sobre 10. A partir de los resultados de estas encuestas se realizan planes anuales o bienales para mejorar la satisfacción de los empleados.

103-2

103-3

403-2

Entorno seguro y saludable

El Plan Estratégico ASG 2025 confirma que la seguridad y la salud de sus empleados son una prioridad para CIE Automotive: el 100% de las plantas actuales tendrán la certificación ISO 45001 para 2025.

En cuanto a las certificaciones, a continuación, se detalla la situación en cuanto al cumplimiento del Plan Estratégico 2025:

- En 2017, fecha de lanzamiento del plan, se involucraron en el mismo 85 plantas, esto es, todas menos aquellas adquiridas o creadas con posterioridad. De estas 85 plantas, a cierre del año 2020, 68 estaban certificadas (80%).
- En 2021, la incorporación de plantas adquiridas o creadas (plantas de las operaciones de CIE Somaschini, CIE Golde, AEL o CIE Mapremex, así como greenfields en México, España, India y China) lleva a la involucración de 103 plantas en el plan.
- De estas 103 plantas, actualmente están certificadas 85, 15 más que el ejercicio anterior, alcanzando así un 83% de cumplimiento.
- A lo largo de 2022 se certificarán adicionalmente 13 plantas, alcanzando, por lo tanto, un 95% de cumplimiento.

Modelo de prevención

La prevención de los riesgos laborales se gestiona de forma descentralizada. Así, CIE Automotive cuenta con un servicio de prevención ajeno, que cubre las cuatro especialidades preventivas y con un coordinador en materia de Prevención de Riesgos Laborales (PRL) en cada una de las plantas productivas, más de 100 personas a nivel global.

La prevención se complementa con un departamento corporativo que audita periódicamente las plantas y sirve de interlocutor para los temas relacionados con prevención de riesgos laborales.

A nivel de planta, el personal de PRL verifica mediante inspecciones la idoneidad de las instalaciones, realiza simulacros de emergencia, imparte formación, participa en la investigación de incidentes y realiza actividades de concienciación.

Cada planta dispone de su propio plan de PRL, elaborado a partir de un sistema marco, que es sometido permanentemente a la auditoría de los sistemas de gestión de riesgos laborales del grupo. Esta actividad permite, por una parte, adaptar las medidas preventivas a cada planta y, por otra, evaluar la eficacia del conjunto de actividades en materia de riesgos laborales. Anualmente, se establecen planes de acción individuales para alcanzar los objetivos de mejora fijados en función del desempeño del año anterior. Todas las plantas disponen de un coordinador de seguridad y salud laboral, que además de ocuparse de la vigilancia de accidentes e indicadores, se encarga de la mejora de aspectos ergonómicos, de la no exposición de sustancias nocivas y de los niveles de estrés y riesgos psicosociales, así como de la coordinación de la vigilancia de la salud.

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA

JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

PROTOCOLO DE ACTUACIÓN PREVENTIVA ANTE LA COVID-19

CIE Automotive cuenta con un Protocolo de Actuación Preventiva ante la COVID-19, vigente en 2021 y válido para todas las empresas del grupo, que establece las medidas de prevención individual y las líneas de actuación si un miembro del equipo contrae la enfermedad. Cada planta puede tomar las medidas adicionales en base a cada caso concreto y a su propia valoración.

Los trabajadores que, a pesar de la limitación de viajes, se desplazan internacionalmente contaron, además, con los servicios de International SOS, líder en asistencia médica, atención sanitaria internacional y servicios en seguridad en viajes internacionales.

La compañía, que en 2020 contrató un seguro específico con cobertura de COVID-19, extendió en 2021 este seguro para dar cobertura a cualquier pandemia, no sólo COVID-19, que pudiera ocurrir en el futuro.



Formación en seguridad y salud

Los empleados reciben formación específica relacionada con los riesgos de su puesto de trabajo. Las horas dedicadas a la formación en seguridad y salud ascendieron a 159.160 en 2021 y se impartieron a 13.237 empleados del grupo (10.368 hombres y 2.869 mujeres).

Siniestralidad y accidentalidad

En el transcurso de 2021, se produjeron 447 siniestros, de los que 65 afectaron a mujeres y 382 a hombres. De estos accidentes, el 98% (437) fueron leves y 10 fueron calificados como graves sin haber acontecido accidentes fatales.

Los índices de frecuencia y gravedad han continuado reduciéndose en 2021, hasta mínimos históricos, pese al innegable riesgo adicional que ha supuesto la pandemia y al incremento de las horas trabajadas en este ejercicio 2021 frente al anterior récord histórico alcanzado en 2020. Así el índice de gravedad de 2021 se ha mantenido en 0,15, mientras que el de frecuencia se ha situado en 8,66.

En cuanto a los trabajadores de las subcontratas, a lo largo de 2021 no se registraron accidentes graves de los trabajadores empleados en ningún centro productivo.

Indicadores de siniestralidad

	2020	2021
Accidentes* con baja	414	447
Enfermedades profesionales	33	29
Índice frecuencia de accidentes con baja**	8,90	8,66
Índice de gravedad***	0,15	0,15
Tasa de absentismo****	5%	5%

* Accidente: ocurrido en el lugar de trabajo y causa, al menos, un día de baja.

** Frecuencia: accidentes por millón de horas trabajadas.

*** Gravedad: jornadas perdidas a causa de accidentes por mil horas trabajadas.

**** Absentismo: ausencia no justificada por vacaciones o libranza.

En cuanto a las enfermedades profesionales, se detectaron 29 en el grupo, siendo 26 los afectados hombres y 3 las mujeres.



Objetivos cuantitativos Recursos Humanos - ASG

Con el lanzamiento del Plan Estratégico ASG 2025 de CIE Automotive, el área de Recursos Humanos tiene varios objetivos cuantitativos claros derivados de dicho plan, esto es:

1. 100% de las plantas del Grupo con diagnóstico en diversidad para el ejercicio 2025.

El año 2021 ha sido un año en el que hemos trabajado, como mencionamos en el apartado correspondiente, en la creación de los organismos que se van a encargar del diagnóstico, en este caso el Comité de Diversidad Corporativo, en el diseño por parte de dicho Comité de la herramienta de diagnóstico, en la elección de las 4 áreas de diversidad a trabajar inicialmente y en la ejecución de los primeros 8 diagnósticos piloto. Una vez que el organismo encargado del diagnóstico y la herramienta han sido creados, esperamos que en los años venideros el número de diagnósticos anuales se incrementen de manera muy significativa.

2. 100% de las plantas con certificación ISO 45001 para 2025.

En 2021, a 4 años del límite establecido, 85 plantas contaban ya con la certificación ISO 45001, alcanzando así más de un 80% de cumplimiento. Cabe destacar además que, a lo largo del presente ejercicio, 13 plantas más obtendrán dicha certificación, por lo que se alcanzará un 95% del cumplimiento del objetivo en 2022, 3 años antes, por lo tanto, del límite temporal que nos hemos fijado en 2025.

3. 100% de los miembros de los comités directivos de nuestras plantas deben haber recibido formación en ASG para 2025.

En 2021, 4 años antes del límite para el cumplimiento del plan, hemos formado ya al 67% de los casi 600 miembros de comités directivos de plantas, es decir, a falta de 4 años, dos terceras partes del objetivo ya se habrían cumplido.

Consideramos, en consecuencia, que estamos en el camino correcto para el cumplimiento del Plan en la fecha indicada.



ÁREA RECURSOS HUMANOS

KPI	Objetivo	Fecha límite
Nº de plantas con diagnóstico de diversidad / Total de plantas del grupo	100%	2025
Nº de plantas con certificación ISO 45001 / Total de plantas del grupo	100%	2025
Nº de personas formadas / Nº total de personas a formar en ASG	100%	2025

Un año más caminando juntos hacia el futuro

102-10

Colaborando con los mejores PROVEEDORES

La cadena de suministro ha sido clave para la consecución de los objetivos corporativos globales de 2021. Cuando ya parecía que las peores consecuencias de la pandemia habían quedado atrás, el desabastecimiento y el encarecimiento de materias primas y los componentes y la tendencia inflacionista de los precios de transporte y energía volvieron a poner a prueba el modelo de compras de CIE Automotive, que demostró su validez en las circunstancias más adversas al asegurar el control de los costes, la compra de servicios de calidad y, por supuesto, la no interrupción de los aprovisionamientos. Todo ello, incorporando en la gestión criterios ASG.



Objetivo:

Gestionar de forma eficiente y sostenible la cadena de suministro en un entorno complejo, buscando la excelencia operacional.



Avances en 2021 :

- Se produjeron avances en la gestión de proveedores, en los campos de medición, procedimientos y formación, además de consolidarse los premios ASG a proveedores.

Avances en 2021

Medición

- Portal de proveedores la herramienta de medición de la salud ASG de la cadena de suministro.
- Monitorización trimestral del porcentaje de proveedores locales y demás KPI de la cadena de suministro, necesarios para la buena gestión del negocio y la buena práctica en criterios ASG.
- Realización de una matriz de análisis de riesgos ASG por categoría de compra de la cadena de suministro.
- Firma de acuerdos de energía procedentes de fuentes renovables y Proyectos colaborativos y de eficiencia energética.
- Impulso al aprovisionamiento sostenible.
- Comienzo de inclusión de los proveedores no productivos europeos más representativos en el Portal de Proveedores.

Reconocimientos

- Consolidación de premios ASG a los proveedores con mayor compromiso demostrado en temas Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno.

Procedimientos de gestión

- Reedición del Global Supply Chain Manual en 2021, incluyendo apartados novedosos como la inclusión de las compras sostenibles en la política de CIE Automotive: *Critical Raw Materials, Tisax...*
- Renovación de procedimientos, políticas y estándares de la cadena de suministro y su difusión mundial dentro del grupo CIE Automotive.
- Publicación Política Minerales Conflictivos.
- Reedición de las Condiciones Generales de Compras europeas, y elaboración de condiciones propias y unificadas en diferentes áreas geográficas; India, China, México, Brasil, etc.
- Se pone en marcha el proyecto de obtención de la Certificación ISO20400 en Compras Sostenibles.

Formación

- 100% de los equipos de compras han sido formados internamente en materia de ASG en India, México, China, Europa, Estados Unidos y Brasil.
- Realización de seminarios enfocados a cuestiones ASG con proveedores.

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME



CIE Automotive afrontó positivamente las dificultades derivadas de las tensiones logísticas en 2021 gracias a la adecuada alineación entre la gestión de la cadena de suministro y los pilares de su modelo de negocio. Siguiendo este modelo, consiguió realizar con éxito compras por un importe superior a los 2.300 millones de euros y gestionar alrededor de 24.000 proveedores repartidos por el mundo.

La nueva embestida sobre las cadenas de suministro puso de relieve la importancia de la profesionalización de los equipos de compras, así como la ventaja competitiva que supone un modelo con estrategias claras en la gestión de los suministros como el de CIE Automotive.

En este sentido, los equipos corporativos y locales fueron capaces de navegar contracorriente y llevar a buen puerto a la compañía, siendo sus principales motores y velas la solidez de su Misión y su Política de Compras, la gestión descentralizada, la excelencia operativa y la integración de criterios ASG en todas sus decisiones.

	2020	2021
Importe compras	+ de 1.900M€	+ de 2.300M€
Número de proveedores	≈ 23.000	≈ 24.000

Misión y Política de compras

Con objeto de construir una base sólida de proveedores y colaboradores, facilitando a todas las empresas del grupo la adquisición de bienes y servicios en las mejores condiciones posibles, CIE Automotive ha establecido una Misión de Compras y sigue una Política de Compras.

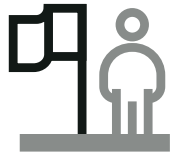
La aplicación de la Política de Compras abarca desde la negociación hasta la adjudicación de proyectos y contratación de servicios y productos. La gestión de las 11 familias de compra se rige por esta política. Es una guía especialmente útil en un contexto tan complejo como el vivido en 2021 para los equipos de compras.



Misión de compras

CRECIMIENTO PROFESIONAL

Hacer crecer personal y profesionalmente a los empleados trabajando en esta función.



RACIONALIDAD ECONÓMICA

Búsqueda de la racionalidad económica, buscando el coste total mínimo.



EXCELENCIA OPERACIONAL

Gestionarnos de un modo eficaz, buscando la excelencia operacional.

MISIÓN DE COMPRAS

Adquirir en el mercado proveedor mundial, materiales y servicios necesarios para el buen funcionamiento de la actividad productiva y de CIE Automotive en general.

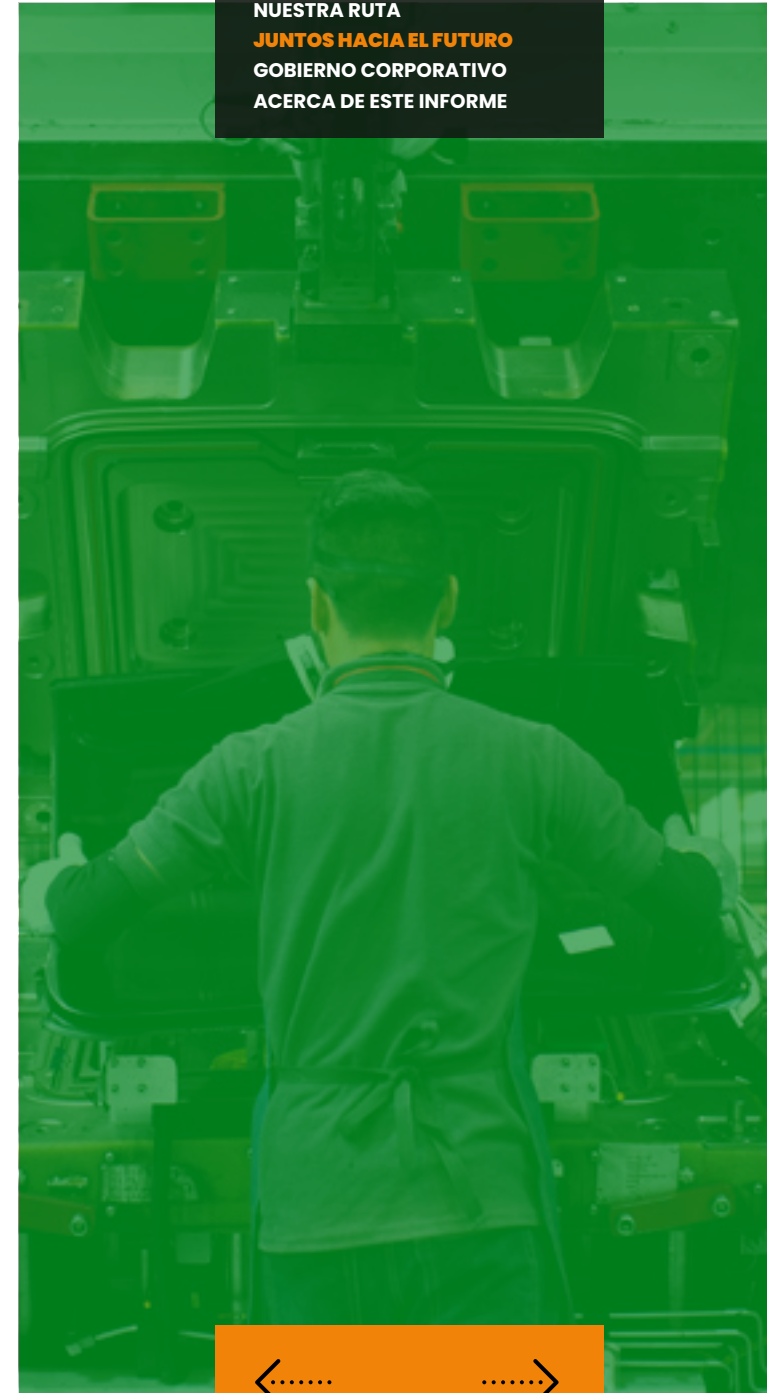
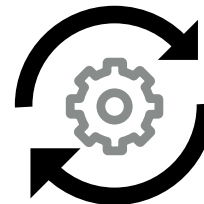
CREACIÓN DE VALOR

Fomentar la creación de valor, calidad de vida, seguridad de las personas y del suministro, el cuidado del medioambiente, la responsabilidad social y la orientación al cliente interno y externo.



REFERENCIA DE GESTIÓN

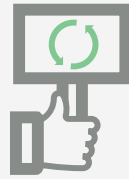
Ser modelo de referencia de gestión en el mercado para nuestros clientes, proveedores y sociedad.



Política de compras



OBJETIVIDAD, TRANSPARENCIA Y TRATO JUSTO, NO DISCRIMINATORIO, en las relaciones con todos los proveedores y colaboradores.



Trabajar, tanto **INTERNA COMO EXTERNAMENTE**, para **CREAR CONCIENCIA** de la importancia en la mejora del medioambiente, en conformidad con las regulaciones en materia de salud y derechos laborales.



ASEGURAR que la **CALIDAD** de los productos y servicios adquiridos cumplen con los requerimientos técnicos, de seguridad, medioambiente y en lo relacionado a derechos humanos y laborales.

Identificar y conseguir sinergias del grupo.



MAXIMIZAR LA MOTIVACIÓN Y LA PARTICIPACIÓN de los trabajadores de CIE Automotive en la función de compras y su formación para conseguir un excelente desempeño.



ALINEAR LA ESTRATEGIA y los esfuerzos del Departamento de Compras en la consecución de los **OBJETIVOS EMPRESA** establecidos.



Implementar **PROCEDIMIENTOS Y CONTROLES** que garanticen adjudicaciones objetivas y justas.



DESARROLLAR ACUERDOS DE COLABORACIÓN E INNOVACIÓN a largo plazo con proveedores.

Buscar el entendimiento y beneficio mutuo con los proveedores.

Contribuir al desarrollo en los procesos de nuestros proveedores.



FOMENTAR LAS COMPRAS SOSTENIBLES, en bienes, energía, alternativas a químicos peligrosos o tóxicos, etc., de acuerdo con las Políticas y Compromisos Corporativos de CIE Automotive.



COMPROMISO de apoyo y desarrollo, en toda la cadena de suministro, de **LOS DIEZ PRINCIPIOS DEL PACTO MUNDIAL DE LAS NACIONES UNIDAS** del que CIE Automotive es socio.



Realizar una **SELECCIÓN DE PROVEEDORES** basada en criterios objetivos que midan la calidad, el servicio, así como **CRITERIOS ASG**.

Familias de compra

Compra productiva

Materia prima

- Acero
- Aluminio
- Plástico
- Componentes de aleación
- Materia prima utillajes

Tooling

- Verificación y control
- Mecanizado
- TTT y soldadura
- Troqueles
- Moldes
- Conformado de tubo
- Repuestos
- Reparación

Componentes

- Decoletaje
- Estampación
- Forja
- Fundición
- Equipo motor
- Sinterizado
- Termoconformado
- Tejidos
- Inyección & sobre inyección
- Vidrio

Logística gestión propia

- Transporte
- Almacenamiento

Subcontratación

- TTT
- Recubrimientos superficiales
- Fundición
- Forja
- Estampación
- Mecanizado
- Montaje e inspección
- Corte
- Soldadura

Compra no productiva

MRO

- Neumático
- Hidráulico
- Mecánico
- Eléctrico
- Electrónico
- Servicio técnico
- Extinción de incendios
- Mantenimiento en general

Energía

- Agua
- Electricidad
- Gas
- Combustible

Medio ambiente

- Reciclaje de residuos
- Sanitarios
- Consumibles medioambientales

Consumibles

- Químicos
- Embalaje
- Herramienta de corte
- Suministro industrial
- Soldadura
- Material oficina
- Epis y vestuario
- Gases industriales
- Consumibles fundición

Servicios profesionales

- Consultoría
- Auditoría
- Diseño
- Seguros
- Proceso de datos
- Comunicaciones
- Limpieza
- Servicio médico
- Viajes
- Recursos humanos
- Servicios de seguridad
- Marketing

Inversiones

- Maquinaria
- Equipos
- Instalaciones
- Otros

POLÍTICA DE MINERALES CONFLICTIVOS

A pesar de que el grupo CIE monitoriza y exige a través del cuestionario minerales conflictivos del Portal de Proveedores, de sus Condiciones Generales de Compra y de su *Global Supply Chain Manual* (GSCM), el cumplimiento de no utilización propia ni de la cadena de suministro de minerales conflictivos, CIE Automotive ha considerado necesario ser aún más tajante con esta obligatoriedad, y es por ello por lo que ha editado la Política de Minerales Conflictivos.

Cabe reseñar que, en 2021, el 100% de los suministradores con los que trabajamos y están registrados en el Portal de Proveedores, afirman no usar los llamados "minerales conflictivos" o, en caso de usarlos en sus procesos productivos, garantizan que no provienen de las zonas de conflicto.

CIE Automotive ha editado en 2021 la Política de Minerales Conflictivos para reforzar su exigencia en este ámbito

Gestión "Glocal"

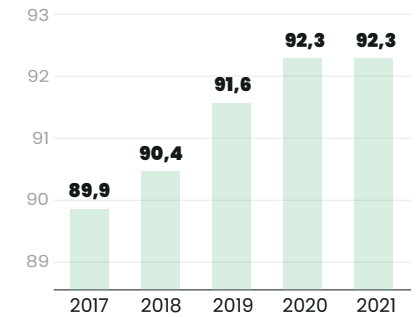
El modelo de Compras de CIE Automotive es un modelo "Glocal", es decir, se gestiona de forma global con una importante aplicación local. Esta descentralización es posible gracias a la excelencia en el liderazgo, que posibilita la diversificación de equipos a través de los cuáles se logra estar más cerca de la toma de decisiones, conocer de primera mano los impactos positivos y negativos que afectan al negocio y maximizar oportunidades.

La tradicional apuesta de CIE Automotive por el tejido empresarial local se confirmó en 2021 como una gran ventaja en tiempos de pandemia y postpandemia, al reducir los gastos logísticos y arancelarios, disminuir el riesgo cambiario y facilitar una gestión de las cuestiones no financieras más cercana y comprometida por ambas partes.

Durante el ejercicio, el porcentaje de proveedores locales fue del 92,3% y representó el 79,9% de las compras del grupo.

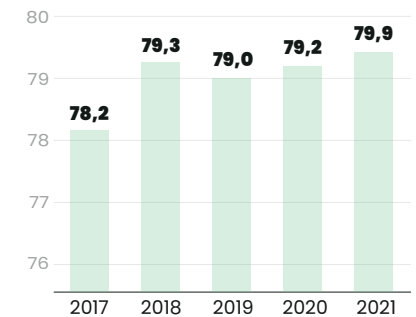
Con este modelo de gestión con abastecimientos locales (*onshoring*) y regionales (*nearshoring*), CIE Automotive logra superar diferencias culturales, lingüísticas y zonas horarias, así como dificultades logísticas. Además, supone una mayor armonización reglamentaria, entre otras ventajas.

Porcentaje de proveedores locales



Porcentaje de compras a proveedores locales

204-1



Excelencia operacional

La excelencia operacional y la homogeneización de la cadena de suministro son esenciales para la consecución de los siguientes objetivos comunes a los marcados por la estrategia del grupo: estandarización de los procedimientos, homologación de los proveedores, impulso a las herramientas de gestión, integración de criterios ASG y control de los riesgos.

Estandarización de los procedimientos

En un negocio tan globalizado como la automoción, la gestión de la cadena de suministro es cada vez más compleja. Por ello, CIE Automotive se ha dotado de un sistema para gestionar de forma global a sus proveedores, desarrollado a través de procedimientos internos.

El objetivo es evaluar de manera efectiva y consistente el desempeño de los suministradores y garantizar una cadena de suministro que cumpla con los requisitos del sector y con los estándares legales y reglamentarios, tanto locales como internacionales, que son clave para asegurar la continuidad del negocio.

Durante el año 2021, el equipo de compras corporativo ha conseguido un avance significativo en la alineación de documentación de todas las zonas geográficas donde opera el grupo, principalmente mediante la unificación de dos de sus documentos más importantes:

- Las **Condiciones Generales de Compra**: se ha igualado en diferentes países, independientemente de las tecnologías/divisiones operativas de cada país.
- El **Global Supply Chain Manual**: se ha extendido su uso y se han establecido los estándares mínimos que han de prevalecer en todos los países, independientemente de la ubicación geográfica de la planta.

Una vez desarrollados, contrastados y aprobados la sistemática, los procedimientos, las herramientas y la documentación por el equipo corporativo de Compras, se procede a realizar la evaluación, control, revisión y perfeccionamiento, previo al despliegue y comunicación de la estrategia.

Los compradores, ubicados en las plantas, divisiones y área corporativa, velan por el cumplimiento de los principios de CIE Automotive, garantizando el cumplimiento de las exigencias legales, de la calidad y de la sostenibilidad.



PROCESO DE HOMOLOGACIÓN DE LOS PROVEEDORES

308-1

414-1

Los requisitos exigidos a los proveedores son acordes a su clasificación en función del producto o servicio que proporcionan. Más del 90% de los proveedores de CIE Automotive de las familias consideradas evaluables están certificados en IATF 16949 o ISO 9001, valorándose positivamente la certificación ambiental ISO 14001 y de seguridad y salud ISO 45001. En 2021 se incluyó una nueva exigencia de securizar la información (TISAX).

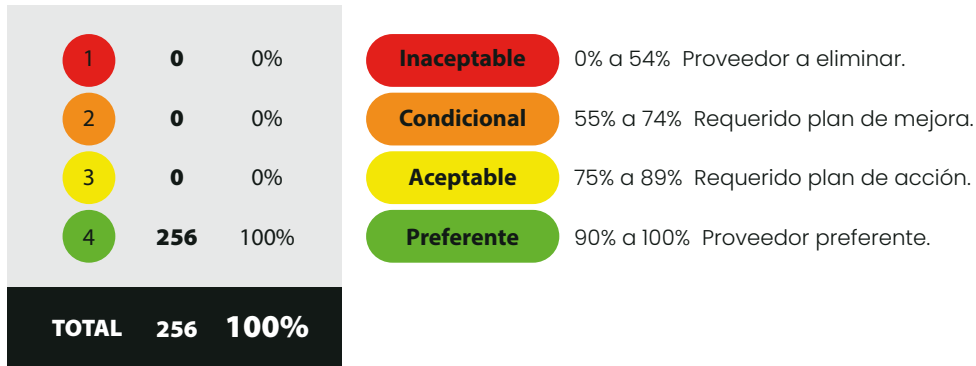
Los proveedores que no poseen estas certificaciones deben realizar un plan de trabajo para su obtención o presentar la acreditación de un tercero que demuestre que cumple los estándares exigidos por CIE Automotive.

Las evaluaciones se completan mediante auditorías de procesos en las que se valoran y ponderan los siguientes parámetros: planificación, proveedores, recepción, formación y calificación, proceso, mantenimiento, inspección, embalaje, almacenamiento, mejora continua y medioambiente, satisfacción al cliente, documentación y criterios ASG.

REQUISITOS para ser proveedor de CIE Automotive



Índice de conformidad total



Índice por sección

1. Planificación	100%
2. Proveedores & Recepción	100%
3. Formación & Cualificación	100%
4. Procesos & Mantenimiento	100%
5. Ins. satisf. client. & Mej. cont.	100%
6. Embalaje transp. & Almac.	100%
7. ASG	100%
8. Documentación	100%

Resultado final de la auditoría (ver reglas de demeritaje)



Reglas de demeritaje:

Dos subsecciones <74% implica calificación **ACEPTABLE**
 Tres subsecciones <74% implica calificación **CONDICIONAL**
 Cuatro subsecciones <74% implica calificación **INACEPTABLE**

En 2021 se realizaron 420 auditorías, cifra superior a las 353 de 2020

De acuerdo con los estándares de gestión de CIE Automotive, uno de los aspectos clave es la auditoría que se realiza a los suministradores para analizar su idoneidad, incluyendo un apartado auditable, ya consolidado dentro de este procedimiento, como es el seguimiento de criterios de desempeño ASG.

Estas auditorías se pueden compartir con el proveedor y que sea él mismo quien se autoevalúe o (*selfassessment*), realizando posteriormente una validación por el personal cualificado de CIE Automotive para contrastar la información recibida.

Gracias a este sistema, se mantuvieron en el tiempo los procedimientos de homologación

clásicos sin disminuir la calidad de los resultados, siendo el número de auditorías realizadas en 2021 de 420, dato superior a las 353 de 2020.

En varios de estos apartados se menciona y audita explícitamente la actuación de los proveedores en aspectos tan importantes como son el medioambiente y la seguridad laboral. Además, en el apartado ASG se verifica que proveedores existentes, así como nuevos proveedores auditados, cumplen en sus procesos con los requisitos Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno, que CIE Automotive promulga y promueve en su cadena de suministro.

En 2021, más del 25% del total de proveedores de material productivo facilitó su certificado ambiental ISO 14001, mismo porcentaje que en 2020.



HERRAMIENTAS DE GESTIÓN/CONTROL DE RIESGOS

308-1

414-1

Portal de proveedores

Tras varios ejercicios de despliegue y consolidación mundial del Portal de Proveedores para los suministradores de materiales productivos, en 2021 se comienza a incluir proveedores no productivos europeos en esta plataforma, buscando una homogeneización de los proveedores más representativos en cuanto a volumen de compra.

El Portal de Proveedores es una plataforma online y gratuita, accesible desde el apartado "Cadena de suministro" de la web corporativa, donde pueden registrarse los actuales y potenciales proveedores de productos y servicios de CIE Automotive. De esta forma, se consiguen dos objetivos: por un lado, facilitar la entrada a nuevos proveedores y su valoración previa y, por otro, servir como herramienta de consulta a los gestores de compras.

Actualmente, **3.750** proveedores forman parte activa de esta plataforma, más del 50% de los cuales obtuvieron una calificación final positiva y pasaron a formar parte del panel de proveedores, mientras que el porcentaje restante recibió comunicación para finalizar el proceso y/o mejorar su calificación con el soporte y colaboración de CIE Automotive.

La implantación global del Portal de Proveedores garantiza la **homogeneización del proceso de compras bajo los criterios de objetividad, imparcialidad e igualdad de oportunidades en todas las geografías**. Los proveedores que se registran deben responder a cinco cuestionarios sobre:

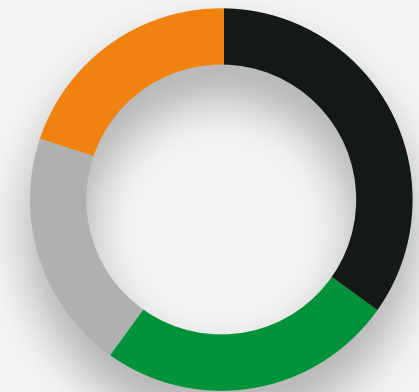
- **Gestión de la actividad:** dando especial relevancia a aquellos proveedores poseedores de certificaciones vigentes de calidad.
- **Gestión del entorno:** se evalúa el buen hacer medioambiental de los colaboradores, y el portal pondera positivamente a aquellos proveedores con certificaciones ambientales, y que controlan sus residuos y emisiones, entre otros puntos.
- **Gestión ASG:** se solicita información sobre certificaciones y cumplimiento con los requisitos del Pacto Mundial de Naciones Unidas.
- **Gestión de minerales conflictivos:** se exige a los proveedores estar libre del uso de los llamados minerales conflictivos (estaño, tantalio, tungsteno y oro), y si hacen uso de los mismos, garantizar que no provienen de las zonas de conflicto armado, como la República Democrática del Congo.
- **Seguros de daños y responsabilidad civil:** se minimiza el riesgo de CIE al verificar que los suministradores están cubiertos ante posibles contingencias.

Estos cuestionarios ayudan a evaluar el grado de gestión, compromiso y avance del proveedor, requieren adjuntar información que lo pruebe, así como respuestas que permitan conocer de un modo objetivo y transparente la veracidad de la misma.

Esta información puede consultarse en el apartado de "Cadena de suministro" de la web corporativa. Para aquellos proveedores con dificultades para darse de alta en el portal, se creó un formato no web, con la misma composición de cuestionarios y el mismo sistema de calificación.

Tipología y ponderación de cuestionarios

20% Entorno Actividad **35%**



20% Minerales conflictivos

ASG **25%**

Seguro RC y daños* **0%**

*Información de reciente inclusión

De los datos recogidos en el Portal de Proveedores, se desprende que en torno al 78% de los proveedores existentes y potenciales que han finalizado el registro tienen establecido y difundido un código de conducta, el 25% de estos proveedores adjuntan la certificación ISO 14001 cumpliendo así con los estándares medioambientales, mientras que en torno al 100% de los suministradores afirman no usar los llamados “minerales conflictivos” o, en caso de usarlos en sus procesos productivos, garantizan que no provienen de las zonas de conflicto. Todos los proveedores registrados en el Portal de Proveedores afirman no ser cómplices de cualquier implicación con trabajos infantiles y/o forzados.

El 78% de los proveedores tienen un código de conducta, el 25% adjuntan la certificación ISO 14001 y el 100% declaran no usar minerales conflictivos

Global Supply Chain Manual (GSCM)

El Manual Global Supply Chain ha sido reeditado en varias ocasiones a lo largo de este 2021 con la intención de adaptarse a la realidad del negocio de CIE Automotive y amoldarse a las exigencias ASG. El manual es un fiel reflejo de la sistemática y los procedimientos de la cadena de suministro, y detalla de forma gráfica y sencilla la Misión y la Política de Compras, las tipologías de compra de productos y servicios, el flujograma de compras y los procedimientos internos asociados al mismo, así como las exigencias en materia de ASG que deben cumplir los proveedores para trabajar con CIE Automotive.

A continuación, se detallan las últimas incorporaciones realizadas:

- TISAX
- Minerales conflictivos
- Materiales críticos
- Gestión en época de crisis
- Anticorrupción y Canal de Denuncias

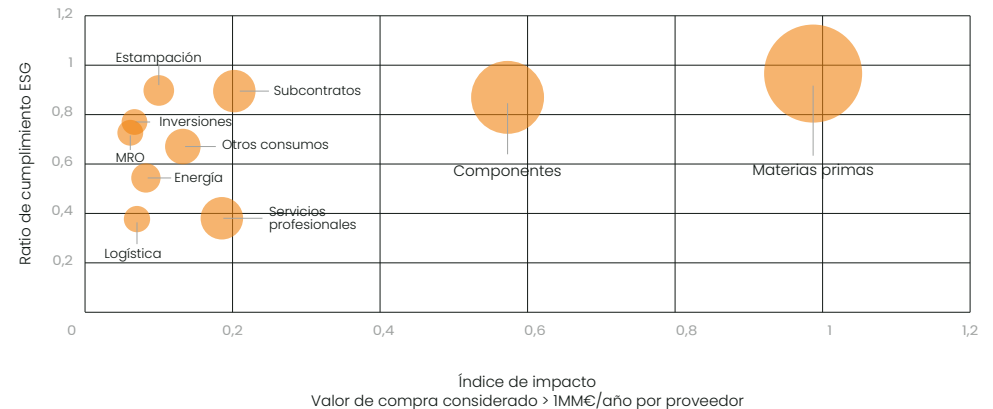
Matriz de riesgos ASG: auditorías ASG y homologación de proveedores

A lo largo de 2021, CIE Automotive ha realizado una matriz de impacto de riesgo de su cadena de suministro. Mediante el mapeo de riesgos ASG, se pretende detectar, prevenir y reducir los riesgos Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno de la cadena de suministro. Tomando como base del análisis las mencionadas familias de compra, CIE Automotive ha basado su análisis en el número de proveedores activos que, de cada familia de compra, integran en un mayor porcentaje con información declarada y medible, los requisitos ASG (registro en el Portal

de Proveedores; firma documento Compromiso ASG; auditorías/ condiciones generales compra) que el grupo define como exigibles.

Como resultado, se puede concluir que las familias de compra con mayor volumen de gasto presentan el mayor volumen medible de cumplimiento ASG, por lo tanto, un riesgo controlado, fruto de las acciones y colaboraciones que se han ido llevando a cabo por el grupo a lo largo de los últimos años.

Esta matriz define la hoja de ruta de acciones futuras de gestión interna (auditorías, medidas de control adicionales...) para seguir contribuyendo a la solidez de la cadena de suministro.



Integración de criterios ASG en la cadena de suministro

CIE Automotive extiende su compromiso por el respeto a los Derechos Humanos, el trabajo digno, el medioambiente y la lucha contra la corrupción a toda su cadena de suministro, en aplicación del sexto pilar de su modelo de negocio: Integración en la gestión de los estándares ASG. Este compromiso, que se recoge en su Política de Compras, es distribuido a los proveedores a través de los siguientes canales de comunicación:

- Web corporativa.
- [Condiciones Generales de Compra.](#)
- [Global Supply Chain Manual.](#)
- Portal de Proveedores.
- [Firma del documento Compromiso ASG.](#)
- Firma de acuerdos incluyendo explícitamente mención a compromisos ASG.
- Reuniones de trabajo y/o procesos de RFQ (Request for Quotation).

El 90% de los proveedores de CIE ha ratificado bien mediante la firma del Compromiso ASG, su inscripción en el portal, o la aceptación de las condiciones generales de compra, su compromiso con los estándares ASG que rigen el modelo de negocio del grupo.

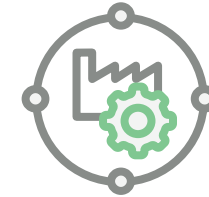
Por ello, CIE Automotive está en condiciones de afirmar que en la cadena de suministro no hay operaciones ni proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil, trabajo forzoso, trato injusto, discriminación, o cualesquiera otras prácticas que hagan anteponer los fines lucrativos a los sociales, ambientales y/o éticos.

Definición de los indicadores ASG

La cadena de suministro juega un papel importante en la consecución y medición de los KPI estratégicos enunciados en el Plan Estratégico ya que, de casi 80 indicadores del grupo, 18 pertenecen a esta área.

La dirección de Compras Corporativa tiene como misión fijar la estrategia, los procedimientos y el cumplimiento de los objetivos estratégicos establecidos por el Consejo de Administración. Trimestralmente se monitorizan corporativamente, junto con las plantas productivas, el estatus de los indicadores fijados como criterios de gestión a nivel de cada planta.

Además de estos KPI, CIE realiza un análisis del estado financiero de los proveedores para asegurar el suministro en la vida de los proyectos. Este análisis incluye la búsqueda de fuentes de energía óptimas en cuanto a coste y medioambiente.



ÁREA CADENA DE SUMINISTRO

Ejemplo de 3 de los 18 KPIs	Objetivo	Fecha límite
Nº de países con criterios ASG en sus procesos de compra / Total de países en los que opera el grupo	100%	2021
Nº de proveedores con volumen de compra anual >1M € auditados y/o autoevaluados en el periodo siguiendo criterios ASG	25%	2022
% proveedor local / Todos los proveedores, sobre el gasto total del periodo	>70%	2023

Objetivos cumplidos en 2021.



CIE AUTOMOTIVE INICIA EL PROCESO DE CERTIFICARSE EN LA NORMA ISO 20400 DE COMPRAS SOSTENIBLES

Durante el año 2021, la Dirección de Compras de CIE Automotive ha comenzado el proceso de Certificación ISO 20400 relativa a Compras Sostenibles, con el objetivo de asegurar que su modelo de gestión de compras esté alineado con las mejores prácticas en lo que se refiere a sostenibilidad según los estándares de dicha norma.

La compañía es consciente de que las compras son un poderoso instrumento para todas las organizaciones que desean actuar de una manera responsable y contribuir para el desarrollo sostenible y el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Una gestión de compras sostenible tiene un alto impacto positivo en la organización, proveedores, inversores, la sociedad y el resto de grupos de interés.

La norma ISO 20400 asegura la sostenibilidad en la gestión de compras en base a 12 principios fundamentales



Principios alineados con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU



El comité responsable de esta norma es el ISO/PC 277, de Compras sostenibles internacionales.

Diálogo y comunicación con los proveedores sobre ASG

Para explicar mejor a los proveedores qué se espera de ellos en materia ASG, el grupo ha puesto en marcha el programa “CIE Automotive y su cadena de suministro”. Esta iniciativa ha supuesto la formación online y presencial de los equipos de compra en materia ASG de India, México, China, Europa, Estados Unidos y Brasil. Además, más de 100 personas del equipo de compras participaron en las Jornadas ASG que se realizaron telemáticamente.

En 2021, continuó dando difusión a un [vídeo explicativo alojado en su web](#) donde se expone qué mueve a CIE Automotive en materia ASG, qué espera de sus proveedores y cómo puede ayudarles a conseguir los estándares mínimos requeridos. Además, puso a disposición de los proveedores un mail específico para recibir preguntas y solicitudes de ayuda relacionadas con estos temas esg@cieautomotive.com.

Questionarios 360°

Como novedad en 2021, y en línea con los KPI estratégicos relativos a ASG, CIE Automotive ha puesto en marcha una iniciativa para conocer qué saben de ellos sus proveedores en materia ASG y constatar el grado de permeabilidad de las acciones ASG que el grupo lleva a cabo.

Del resultado de los mismos se definirán futuros planes de acción que permitan traccionar la cadena de suministro hacia los objetivos en materia ASG. Se trata de un cuestionario anónimo, de fácil y rápido cumplimiento y se llevará a cabo anualmente.

Premios

Un año más, CIE Automotive premió a los suministradores que mejor desempeño han tenido en materia ASG, sin obviar las valoraciones clásicas de suministro, calidad, reclamaciones, incidencias en clientes, etc. Por ello, se otorgaron premios a los proveedores en distintas geografías que tuvieron una mayor puntuación ASG en el Portal de Proveedores. Así, las zonas geográficas del grupo que han otorgado premios a los proveedores han sido México, India y Europa, entregando un total de 8 premios entre las tres zonas geográficas.

Como novedad en 2021, CIE Automotive ha puesto en marcha una iniciativa para conocer qué saben de ellos en materia ASG sus proveedores y constatar el grado de permeabilidad de las acciones ASG que el grupo lleva a cabo.



UNA COMPAÑÍA MÁS VERDE CON AYUDA DE LOS PROVEEDORES

La colaboración de CIE Automotive con sus proveedores es especialmente estrecha en materia ambiental.

En su avance hacia la economía circular, compra materias primas procedentes de reciclaje, alcanzando en 2021 el 21% del total. Dada la importancia de gestionar correctamente estas materias primas, el Departamento de Compras impulsó la celebración de seminarios en colaboración con los proveedores sobre el uso de materias plásticas recicladas, en las que participaron representantes del Área de Ingeniería y la División de Plástico.

En el ámbito de la energía, la compañía impulsa la contratación de energía verde en todos los países donde es posible. Es el caso de España, donde el 100% de la energía eléctrica consumida es verde, de India, con adjudicaciones de PPA; de países como Portugal o Europa occidental, con autoabastecimiento parcial mediante proyectos de paneles solares, que han supuesto una reducción de emisiones del 1,4% sobre las emisiones totales de alcance 2.

Consciente de que la conservación del medioambiente pasa también por una reducción del consumo, en 2021 se han realizado también diferentes programas 4.0 que han implicado una colaboración con los proveedores.

Sostenibilidad en aprovisionamientos:

Con el objetivo de monitorizar más allá de los procedimientos de compra vinculada a criterios ASG, en 2021 se ha implementado, como campo de obligado cumplimiento por parte de las plantas productivas mundialmente, la medición de la huella de carbono que se produce por transporte de materiales desde el proveedor a los centros productivos.

> Más información en el capítulo "Reforzando nuestro compromiso ambiental"

Un año más caminando juntos hacia el futuro

Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL

CIE Automotive ha iniciado el camino hacia la neutralidad climática midiendo por primera vez su huella ambiental en Europa, México y Brasil, excluyendo las plantas de Asia en esta fase que se incorporarán en 2022. La división de sistemas de techo requiere un estudio específico que se está realizando en estos momentos y, a lo largo de 2022, se irán incorporando las diferentes plantas. Este paso constituye el punto de partida para cuantificar los progresos ambientales previstos en el Plan Estratégico 2025 y avanzar así hacia la neutralidad climática. De acuerdo con esta estrategia, elaboró un mapa de riesgos climáticos, controló sus emisiones y siguió trabajando para implantar la economía circular.



Objetivo:

Reducir el impacto ambiental de la compañía



Líneas de trabajo en 2021:

- Medir la huella ambiental de la compañía en Europa, México y Brasil.
- Calcular coste de las emisiones en relación al valor añadido.
- Elaborar un mapa de riesgos climáticos.

Enfoque medioambiental

CIE Automotive está comprometido con el desarrollo sostenible y la lucha contra el cambio climático, de acuerdo con su Misión, Visión y Valores y su Política de Medioambiente, actualizada en 2021. En esta política, la compañía se reconoce alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y fija entre sus prioridades la protección del entorno y el uso racional de los recursos naturales.

Con este propósito, desarrolla productos y procesos bajo conceptos de ecodiseño, orientados a la eficiencia, proporcionando los recursos necesarios en la mejora continua a través de la prevención y preservación, la minimización de los riesgos, la reducción de la huella ambiental (de proceso y de producto), el uso eficiente de los recursos naturales, la minimización de residuos, la circularidad de los materiales y la colaboración de todas las personas que intervienen en los procesos.

En el Plan Estratégico 2025, dentro de su sección ASG, la compañía define sus objetivos y mide su desempeño a través de un cuadro de mando, común en todas las plantas,

integrado por KPI relativos a la eficiencia energética, la reducción de emisiones, el consumo de agua o la generación de residuos, entre otros.

El Departamento corporativo de Medioambiente es el responsable de establecer las directrices y coordinar las acciones del Plan Ambiental para las plantas, integrando paulatinamente criterios ambientales en la gestión de todos los procesos, en su intento de reducir sus impactos sobre el entorno, tales como la emisión de gases de efecto invernadero.

En CIE Automotive, la industrialización de cualquier producto conlleva un análisis de los aspectos ambientales asociados a su producción, desde la materia prima hasta la disposición de los residuos. Cada planta analiza sus consumos, no ya con criterio simplemente económico si no ambiental, utilizando otras unidades de medida como kWh, M³, etc., que ayudan a comprender este enfoque ambiental.

Para tener una visión más fidedigna de su impacto ambiental, en 2021 ha empezado a medir su huella ambiental.

En CIE Automotive, la industrialización de cualquier producto conlleva un análisis de los aspectos ambientales asociados a su producción



LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

CIE Automotive, a través de toda su cadena de valor, tiene un impacto sobre el clima. Siendo inevitable el uso, utilización y consumo de materias primas, agua y energía para realizar su actividad, este se gestiona mediante un análisis de riesgos anual en cada una de las localizaciones, basado en los estándares ISO 14001, y bajo una continua monitorización.

Alineada con la Agenda 2030 de Naciones Unidas y con la nueva Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética de España, CIE Automotive ha establecido unos objetivos ambientales a cumplir por cada una de las plantas y regiones donde opera, basados en los estándares de *Global Reporting Initiative* (GRI).

En defensa de los postulados de la Cumbre de Clima de París para frenar el calentamiento global, CIE Automotive pertenece al Clúster del Cambio Climático de Forética, un grupo empresarial que pretende trasladar al contexto español las principales tendencias y conversaciones sobre cambio climático a nivel mundial, desarrollando una posición de liderazgo en materia ambiental.

	GRI	Descripción	Objetivo anual de reducción	Objetivo Agenda 2030 de reducción
Energía		Consumo energético dentro de la organización		
	302-1	Reducción del consumo energético (electricidad)	2%	20%
		Reducción del consumo energético (gas)		
Energía	305-1	Emisiones directas de GEI (alcance 1) Reducción de las emisiones GEI	2%	
	305-2	Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2) Incremento de la energía eléctrica procedente de fuentes renovables	5%	100%
Residuos	301-2	Insumos reciclados		
		Residuos por tipo y método de eliminación		
Residuos	306-2	Disminución de la cantidad total de residuos generados	5%	90%
		Incremento de los residuos destinados a reciclaje		
Agua		Extracción de agua por fuente		
	303-5	Reducir el consumo de agua Incrementar el uso de agua reciclada	2%	

CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN

Los sistemas de gestión ambiental de CIE Automotive basados en la norma ISO 14001 aseguran que la contaminación no supera los niveles establecidos por la normativa vigente.

Bajo la premisa de “medir para mejorar”, el cuadro de mando global de CIE Automotive incluye como indicador el coste ambiental en función de las ventas. En este valor se incluye el coste de las emisiones calculado en EUA (Derechos de Emisión Europeos, por sus siglas en inglés), a pesar de que la compañía no participa en el mercado mundial de emisiones.

En cuanto a la contaminación acústica, dependiendo de la tecnología y la ubicación de la planta, la contaminación acústica puede llegar a ser un aspecto relevante. No obstante, las plantas de CIE Automotive están ubicadas en entornos industriales lo suficientemente alejados de la población para evitar cualquier afección.

Tampoco la contaminación lumínica es un aspecto relevante en la actividad de CIE Automotive.

PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD

Dado que CIE Automotive desarrolla su actividad en entornos o polígonos industriales, se considera que la afección a la biodiversidad no es significativa, y por tanto no se considera material para el grupo y no se incluye información al respecto en este informe.

INVERSIONES

307-1

CIE Automotive adapta sus instalaciones productivas a las condiciones exigidas por la legislación medioambiental de los países donde se encuentra ubicada.

Por ello, en 2021 realizó inversiones destinadas a la minimización del impacto medioambiental, protección y mejora del medioambiente, e incurrió en gastos derivados de actuaciones medioambientales, que corresponden básicamente a los gastos originados por la retirada de residuos, consultoría, mediciones y certificaciones ambientales. Los importes, tanto de las inversiones realizadas, como de los gastos devengados durante el ejercicio 2021 para la protección y mejora del medioambiente han ascendido a 5,1 millones de euros, 600.000 euros más que en 2020.

En 2021, al igual que en 2020, no se recibieron multas significativas por el incumplimiento de leyes y regulaciones en el ámbito ambiental. Se consideran multas significativas aquellas por importe superior a treinta mil euros.

CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO (UE) 2020/852 RELATIVO A LA TAXONOMÍA CLIMÁTICA

La taxonomía climática se trata de un sistema de clasificación de actividades económicas en las que se desglosan unas condiciones de contribución sustancial a la consecución de uno o más de los seis objetivos medioambientales marcados por la Unión Europea, sin perjudicar (o causar daño significativo) a los otros cinco, y en cumplimiento de unas salvaguardas mínimas sociales, basadas en la OIT, los Derechos Humanos, y la OCDE.

Su objetivo fundamental es reorientar los flujos económicos de inversión en dirección a la descarbonización («Net Zero»), a través de un plan de doble acción: ayudar a las empresas del sector financiero a descarbonizar sus carteras, tanto de valor como de crédito y, a las entidades no financieras (como es el caso de CIE Automotive) para aumentar sus posibilidades de financiación en tecnologías, productos, y servicios, en línea con las directrices marcadas en el marco de la transición ecológica.

Tras realizar un análisis sobre la actividad de CIE Automotive, se concluye que todos sus procesos productivos, basados en la aplicación de diversas metodologías, se engloban dentro de un único código de actividad económica: **CNAE C29.3.2. Fabricación de componentes, piezas, y accesorios, para vehículos de motor.**

Esta actividad económica, no se encuentra identificada o descrita en el desarrollo actual del Reglamento delegado 2021/2139, enfocada en los objetivos medioambientales de mitigación y

adaptación al cambio climático. Tampoco se incluye su código según el sistema CNAE. De acuerdo con el desarrollo actual, esto significa que esta actividad económica no es prioritaria para los 2 primeros objetivos medioambientales de la UE. En consecuencia, y según la definición del Reglamento, **la actividad económica de CIE Automotive no es elegible.** Esto tiene sentido puesto que, en un primer momento, este Reglamento delegado, se centra en las actividades económicas y los sectores que tengan mayor potencial de contribución a la reducción de las emisiones globales de gases de efecto invernadero (GEI).

La determinación de lo que es elegibilidad requiere de una aclaración debido a que no existe un criterio único sobre el ámbito de extensión de la elegibilidad. El Reglamento utiliza el CNAE como un sistema indicativo, tal y cómo le recoge el párrafo 6 de la Exposición de Motivos del Reglamento Delegado 2021/2139, para la identificación de las actividades que son elegibles, por lo que existe cierto espacio para la interpretación sobre qué se puede considerar como elegible según la taxonomía.

Por otro lado, la taxonomía se ha desarrollado dentro de un marco que lo que busca es la uniformidad y homogeneidad de criterios en materia de sostenibilidad, evitando el greenwashing con el objetivo final de facilitar la comparabilidad entre compañías del sector de forma que haya una reorientación de los flujos hacia actividades más sostenibles.

En esta línea, este argumento se apoya en la propia Exposición de Motivos del Reglamento

Delegado 2021/2139 afirma que «para garantizar unas condiciones de competencia equitativas, las mismas categorías de actividades económicas deben estar sujeta a los mismos criterios de selección con respecto a cada objetivo climático. Por lo tanto, es necesario que los criterios técnicos, en la medida de lo posible, sigan la clasificación de actividades económicas establecida en la nomenclatura de actividades económicas CNAE Revisión 2...». De esta manera, aunque se reconozca que el sistema CNAE es indicativo, y que no debe prevalecer sobre la definición de la actividad, esto no quiere decir que cualquier medida que la entidad esté realizando que soporte su actividad principal identificada con un CNAE, deba ser objeto de estudio para la elegibilidad. En caso de admitir esto último, no se cumplirían esas condiciones de comparabilidad y equidad que pide la propia normativa.

Si bien la actividad económica de CIE Automotive no es elegible, en aras de cumplir con lo que el Reglamento requiere, se ha realizado un análisis de materialidad de los 3 KPI: facturación, CAPEX y OPEX de 2021.

- **FACTURACIÓN:** El indicador clave referido al volumen de negocios se calcula como la proporción de

ingresos derivados de actividades elegibles (numerador) sobre el total de ingresos de la compañía (denominador). Dichos ingresos corresponden a aquellos reconocidos con arreglo a la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 1, párrafo 82, letra a), adoptada por el Reglamento (CE) no 1126/2008 de la Comisión. CIE Automotive, S.A. reporta un indicador relativo a facturación con una cuantía aproximable al 0%. Ello se debe a que las actividades que generan ingresos para la Compañía no forman parte del listado de actividades elegibles presentes en los anexos 1 y 2 del reglamento delegado del 4 de junio.

- **CAPEX:** Este indicador se obtiene como la proporción de activos fijos invertidos en actividades económicas elegibles (numerador) respecto al total de activos que han sido adquiridos en el ejercicio del año 2021 (denominador). Dicho denominador (CapEx total) se obtiene como las adiciones a los activos tangibles e intangibles antes de producirse depreciaciones, amortizaciones, revalorizaciones y deterioros de valor con exclusión de los cambios de valor razonable. Asimismo, incluye aquellas adiciones

resultantes de combinaciones de negocios. Así pues, el CapEx total cubrirá los costes que se contabilizan de acuerdo con determinadas partidas de la NIC 16; NIC 38, NIC 40, NIC 41 y NIIF 16. El porcentaje de CapEx reportado por la compañía presenta un valor aproximable al 0%. Ello se debe a que las partidas relativas a inversiones medioambientales de la compañía (entre las que se podría encontrar alguna de las actividades elegibles como por ejemplo referidas a las actividades 7.3 "Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética" y 7.6 "Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable"), suponen menos de un 1% respecto al total de las adiciones de CapEx de la Compañía. Se concluye por tanto que el CAPEX elegible de acuerdo a la Taxonomía es aproximable a 0%.

- **OPEX:** Este indicador se define como la proporción de OpEx taxonómico elegible (numerador) entre el total de OpEx taxonómico (denominador). Dicho denominador acota el total de gastos operativos a los costes directos no capitalizados que se relacionan con la investigación y el desarrollo,

las medidas de renovación de edificios, los arrendamientos a corto plazo, el mantenimiento y las reparaciones, así como otros gastos directos relacionados con el mantenimiento diario de activos del inmovilizado material por la empresa o un tercero a quien se subcontraten actividades y que son necesarios para garantizar el funcionamiento continuado y eficaz de dichos activos. Por otro lado, el numerador de este indicador recogería los gastos operativos incluidos en el denominador que estuviesen destinados a actividades elegibles. En el caso del Grupo CIE Automotive, los costes directos no capitalizados recogidos por la taxonomía europea, es decir, aquellos incluidos en el denominador, representan menos de un 5% del total de gastos operativos del Grupo. Por tanto, su valor se considera no material y, de acuerdo con lo enunciado en el apartado 1.1.3.2 del anexo I del Reglamento Delegado del 6 de julio de 2021, se reporta el numerador del indicador como 0.

Cálculo de la huella ambiental

Para identificar los impactos ambientales que produce su actividad como fabricante de componentes de automoción a escala global, poder evaluarlos y tomar decisiones para reducirlos, CIE Automotive realizó en 2021 un cálculo preliminar de su huella ambiental en Europa, Norteamérica y Brasil con los datos recopilados en 2020.

Actualmente están excluidas las plantas de Asia que se incorporarán en 2022.

Las plantas de sistemas de techo, también excluidas, requieren una forma diferente de medir dado que son plantas fundamentalmente montadoras utilizando componentes complejos (motores eléctricos, componentes electrónicos...), en lugar de materiales más simples utilizados en las demás tecnologías de CIE Automotive.

Esta medición, sin embargo, no podrá ser utilizada para estudiar la evolución de la huella ambiental de CIE Automotive en los próximos años, dadas las especiales circunstancias

de un ejercicio 2020 derivadas de la pandemia. La compañía utilizará como base 0 la huella ambiental de 2021, que sumará el impacto de las plantas de Europa, Norteamérica y Brasil.

El alcance de la huella ambiental de CIE Automotive abarca desde la generación de las materias primas hasta la salida de componentes y subconjuntos de las plantas de producción, y considera 17 variables, que van desde la destrucción de la capa de ozono hasta la transformación del suelo natural.

Uno de estos impactos "cambio climático", medido en T CO₂e, es en definitiva la huella de carbono de cada planta que es la información comúnmente solicitada por clientes, analistas y de más grupos de interés.

Una de las principales conclusiones extraídas de cálculo realizado en 2021 es que el 80% de la huella ambiental de los productos está en las materias primas, por lo que CIE Automotive deberá redoblar su colaboración con los proveedores para disminuir su impacto.

Para el cálculo de la huella ambiental, la compañía utiliza la herramienta ReCIPE y cuenta con la colaboración de IHOBE, Sociedad pública de gestión ambiental perteneciente al Gobierno Vasco.

Dentro del conjunto de las actividades de cada empresa, considerando que su impacto es menor, se han realizado las siguientes exclusiones:

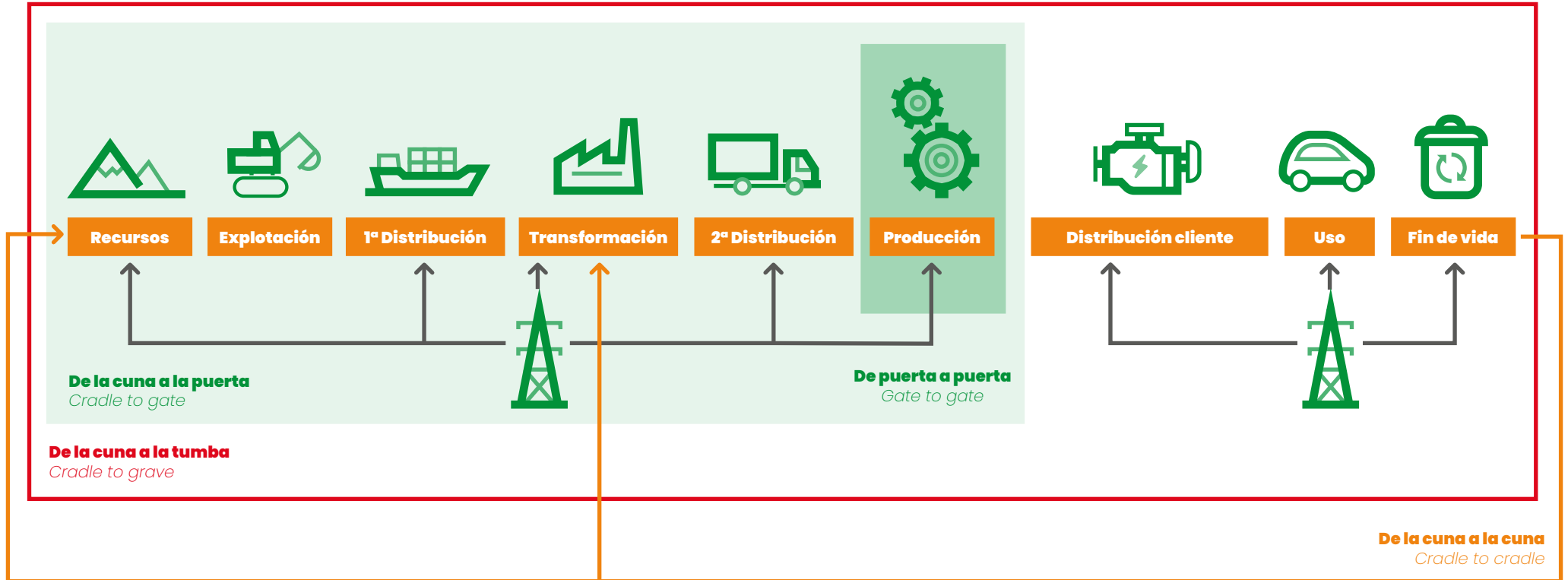
Aguas arriba (*Upstream*)

- > Consumo en oficinas centrales/comerciales fuera de las plantas productivas.
- > Bienes de equipo (vehículos, maquinaria, herramientas...).
- > Desplazamientos de los empleados al lugar de trabajo.
- > Viajes de negocios.
- > Activos arrendados aguas arriba.
- > Transporte de visitantes o clientes a la organización.

Aguas abajo (*Downstream*)

- > Transporte y distribución.
- > Procesamiento de los productos vendidos.
- > Utilización de los productos vendidos.
- > Tratamiento de los productos vendidos al final de su vida útil.
- > Activos arrendados en fases posteriores.
- > Franquicias.
- > Inversiones.

Alcance de la huella ambiental de CIE Automotive



Los 17 impactos analizados

- Cambio climático (Salud humana)
- Agotamiento del ozono estratosférico
- Toxicidad en humanos
- Formación de ozono fotoquímico
- La formación de partículas finas
- La radiación ionizante

- Cambio climático (ecosistemas)
- Acidificación terrestre
- Eutrofización del agua de mar
- Ecotoxicidad terrestre
- Ecotoxicidad del agua dulce
- Ecotoxicidad marina

- La ocupación de la tierra rural
- La ocupación del suelo urbano
- Transformación natural de la tierra
- Uso de los recursos naturales
- El uso de combustibles fósiles

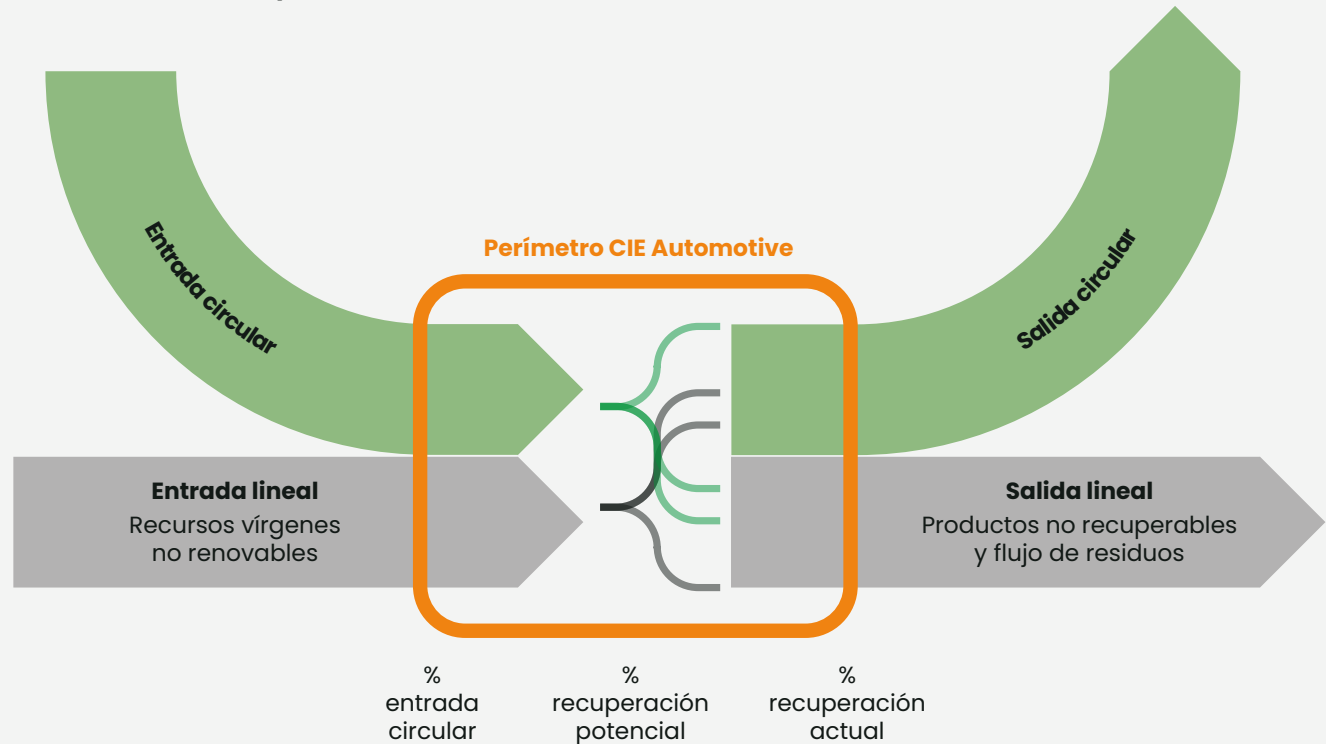
Hacia la economía circular

CIE Automotive trabaja desde hace años en la implantación de una economía circular, un modelo de producción en el que se minimizan los consumos, se evitan los residuos y se da una nueva vida a los materiales usados. En su avance hacia la economía circular, la compañía introduce medidas de eficiencia energética en sus procesos e instalaciones que contribuyen a reducir su impacto ambiental y sus costes.

Durante el ejercicio 2021, y de acuerdo con el Plan Estratégico 2025, desarrolló una serie de indicadores sobre la circularidad, basados en el manual de *World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)*.

Los datos recopilados permitirán saber, por ejemplo, cuántas veces se utiliza el agua recogida, qué residuos son reciclables y cuáles no, y qué efectos tiene la producción de las plantas sobre la biodiversidad.

CIE Automotive y la economía circular



EFICIENCIA ENERGÉTICA

La mejora de la eficiencia energética es un objetivo prioritario para CIE Automotive. Por un lado, contribuye a disminuir su impacto ambiental y, por otro, implica una mejora de la competitividad.

Durante el ejercicio, la compañía realizó auditorías energéticas con un triple objetivo:

- Adecuar los consumos reales de la planta a los consumos nominales, garantizando un buen mantenimiento de las instalaciones.
- Reducir los consumos nominales con nuevas tecnologías que aumenten la eficiencia del consumo energético, y minimizar la demanda del proceso optimizando la operación de los servicios energéticos.
- Detectar averías e ineficiencias en el proceso productivo de la planta, identificando el origen de las pérdidas de energía, y aplicando soluciones a las mismas.

Para el cálculo de emisiones de alcance 1, además del CO₂, este año se han tenido en cuenta también el gas metano (CH₄) y el óxido nitroso (N₂O). No se incluyen el resto de gases de efecto invernadero, ya que sus emisiones han sido mínimas.

302-1

302-3

305-1

305-2

305-4

Consumo y ahorro de energía

Gigajulios	2019	2020	2021
Energía, consumo directo	1.662.755,19	1.521.671,97	1.922.653,06
Consumo indirecto total, de fuente no renovable y de fuente renovable	3.955.226,55	3.340.296,56	3.885.073,74
Energía, consumo indirecto	2.093.457,91	1.774.612,12	1.971.005,79
Energía, consumo indirecto de energía renovable	1.861.768,64	1.565.684,45	1.914.067,96
TOTAL	5.617.981,74	4.861.968,53	5.807.726,80

> Para más información sobre el consumo de energía por regiones, ver cuadro detallado en el apartado "Tablas de datos y glosario"

Emisiones

T CO ₂	2019	2020	2021
Emisiones directas (alcance 1)	96.093,59	90.859,13	114.760,62
Emisiones indirectas (alcance 2)	354.869,08	324.416,97	389.477,33
TOTAL	450.962,67	415.276,10	504.237,95

> Emisiones alcance 3. Ver capítulo de "Materiales"

Los factores de emisión asociados al consumo de energía se obtienen a partir de la base de datos de inventarios Ecoinvent versión 3.4, aplicando la metodología de evaluación de impactos ReCiPe. Los factores de los combustibles tienen en cuenta el tipo de tecnología con la que se genera la combustión. De acuerdo a la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, la biomasa se considera una fuente de energía con un factor de emisión nulo.

Asimismo, los factores de emisión asociados al consumo de energía eléctrica se han desarrollado en base al mix eléctrico de cada país.

> Para más información sobre las emisiones por regiones, ver cuadro detallado en el apartado "Tablas de datos y glosario"

Apuesta por la energía limpia

CIE Automotive contrata energía limpia para el funcionamiento de sus instalaciones en todos los mercados donde es posible. Así, en España el 100% de la energía consumida es energía verde. El ahorro de emisiones por la compra de renovables solo en dicho país se elevó a 56.762,67 T CO₂.

Con la misma filosofía de reducir sus emisiones contaminantes y abaratar su factura energética, la compañía ha empezado a instalar paneles fotovoltaicos en diferentes instalaciones de Europa e India.

Ahorro de emisiones por la compra de energías renovables

T CO ₂	2019	2020	2021
Ahorro de emisiones indirectas	146.052,76	121.386,24	139.340,49

Instalación de paneles fotovoltaicos

Planta	País	Energía producida (kw/h)	
		2020	2021
AEL Aurangabad plant 3 (HPDC)	IN	0	305.084
MCIE - Composites Kanhe	IN	59.212	416.130
MCIE - Forging Division (Pune)	IN	405.594	1.230.929
MCIE - MPD	IN	110.890	921.166
Mahindra G&T Pune	IN	0	473.460
MCIE Stampings - Kanhe	IN	0	342.988
MCIE Stampings - Nashik	IN	435.725	546.260
MCIE Stampings - Radrapur	IN	0	124.852
MCIE Stampings - Zaheerabad	IN	958.167	907.869
CIE Galfor	ES	12.329	221.360
CIE Mecauto	ES	0	243.391
CIE Orbelan	ES	6.500	66.236
CIE Plasfil	PT	1.034.650	1.082.660
CIE Stratis	PT	189.120	196.130

Gracias a estos proyectos de autogeneración y a su detallado seguimiento, CIE Automotive explorará las posibilidades que ofrecen para trasladar esta actividad a otras plantas en el futuro.

La apuesta por la energía verde se está extendiendo a todos los ámbitos de manera paulatina. Así, siguiendo las tendencias de electrificación, se ha comenzado a sustituir las carretillas con motores de combustión (gasóleo) por carretillas eléctricas. El objetivo es reducir humos y ruidos, que afectan tanto al medioambiente como a las condiciones laborales de los trabajadores.

Algunos de los proyectos dirigidos a reducir el consumo de energía, como los relacionados con la industria 4.0 han implicado también a los proveedores.

CONSUMO DE AGUA Y RECURSOS MATERIALES

301-1

301-2

303-3

CIE Automotive hace un uso intensivo del agua en la elaboración de piezas que requieren del procesamiento de materiales a elevadas temperaturas. Con el propósito de reducir al máximo los vertidos, dispone de sistemas e instalaciones propias para el tratamiento del agua, su recirculación y su recuperación.

Dentro de los indicadores de circularidad hemos empezado a medir y a calcular el volumen de agua recirculada en las plantas en su proceso productivo. Esta recirculación se produce fundamentalmente a través de los circuitos de refrigeración.

La compañía somete a revisión constante todos los procesos para hacer un uso responsable de las materias primas. Un ejemplo de estas buenas prácticas es la reducción del peso bruto de los productos que fabrica. De esta forma, se evita la generación de residuos, se disminuye el consumo de energía y otros productos necesarios del proceso de fabricación.

participaron las funciones de ingeniería y División de Plástico de las diferentes áreas geográficas, centradas en los siguientes asuntos:

- La potencial utilización de materias primas plásticas recicladas en los fabricados de piezas de inyección de este material. Esto supone una reutilización constante de los plásticos procedentes del desmantelamiento del vehículo una vez finalizada la vida útil "economía circular".
- Aislamiento térmico y acústico a través de la reutilización de plásticos procedentes del área industrial y de consumo. Aumento de las exigencias de insonorización con la incorporación de la *e-mobility*.

Actualmente el 21% de las materias primas compradas por el grupo son recicladas.

Dada la importancia de la colaboración con los proveedores para la correcta gestión de las materias primas, el Departamento de Compras impulsó contactos y seminarios en colaboración con los proveedores, en las que

Consumo de agua

m3/año	2019	2020	2021
Superficiales	328.251,00	282.218,00	196.216,00
Subterráneas	355.167,00	338.394,00	346.149,20
Pluviales	31.808,00	30.286,00	18.842,00
Red pública	934.006,32	799.990,78	1.037.668,98
Agua utilizada	1.649.232,32	1.450.888,78	1.598.876,18

Volumen de agua recirculada

m3/año	2019	2020	2021
TOTAL	NA	NA	64.204.133,80

> Para más información sobre los consumos por regiones, ver cuadro detallado en el apartado de "Tablas de datos"

Consumo de materiales

301-1

301-2

Kg	2019	2020	2021
Materia prima utilizada	1.510.283.589,00	1.270.687.234,00	1.448.043.709,24
Materia prima valorizada	411.191.542,00	300.992.757,00	395.728.480,86
% TOTAL	27%	24%	27%

> Para más información sobre los consumos por regiones, ver cuadro detallado en el apartado "Tablas de datos y glosario"



GESTIÓN DE LOS RESIDUOS

CIE Automotive cuenta con un sistema de reciclado que permite reutilizar internamente miles de toneladas de retornos procedentes de sus diferentes procesos productivos. Los que no pueden ser reciclados, son recogidos por gestores especializados, que priorizan su reciclado sobre su depósito en vertederos. En 2021, el 19% fueron enviados a eliminación, mientras que el 81% restante fue enviado a reciclaje y reutilización.

Aluminio

En los procesos de inyección y mecanizado se generan elevadas cantidades de retornos como bebederos, mazarotas, piezas de arranque, etc., procedentes del proceso de inyección o viruta del proceso de mecanizado. En ambos casos, reincorpora esos materiales a su proceso de fundición.

Plástico

La división de plástico recicla los bebederos y otros retornos procedentes de su proceso de inyección.

Acero

Es el material que genera un mayor número de residuos. Como no puede ser reciclado íntegramente dentro de las plantas del grupo, se vende a diferentes proveedores locales para su completa reutilización.

306-2

Gestión de residuos

TM	2019	2020	2021
Residuos industriales gestionados peligrosos	25.239,28	16.329,20	17.457,88
Residuos industriales gestionados no peligrosos	339.855,78	266.038,02	355.293,24
TOTAL	365.095,06	282.367,22	372.751,12

CIE Automotive asume que su responsabilidad en relación con los residuos generados no termina cuando éstos salen de sus instalaciones. Por ello, además de sus planes de minimización, ha establecido una nueva clasificación de los residuos por su método de eliminación buscando la reducción del impacto ambiental.

Al margen de la actividad del grupo como fabricante, todas las plantas en las que existe un servicio de cantina o cuentan con maquinaria de venta de alimentos para los trabajadores se someten a las más estrictas normas de calidad y seguridad, y evitan, en la medida de lo posible, cualquier desperdicio de los alimentos.

Emisiones de alcance 3 (emisiones procedentes de la cadena de suministro)

T CO ₂	2019	2020	2021
Otras emisiones indirectas	-	-	3.638.882,44

> Para más información sobre gestión de los residuos por regiones, ver cuadro detallado en el apartado "Tablas de datos"

Fruto del cálculo de la huella ambiental obtenemos nuestras emisiones de alcance 3.

Con las exclusiones descritas en el apartado de huella ambiental.

Gestión de los riesgos medioambientales

CIE Automotive aborda su compromiso medioambiental manteniendo un enfoque preventivo. El riesgo accidental está cubierto por la póliza global de Responsabilidad Civil de la compañía, no así el gradual que ha empezado a cubrirse en diciembre 2019 para las siguientes plantas españolas:

- **CIE Alcasting**, con tecnología de aluminio.
- **CIE Amaya**, con tecnología mecanizado.
- **CIE Galfor**, con tecnología de forja.
- **CIE Inyectametal**, con tecnología de aluminio.
- **CIE Vilanova**, con tecnología de aluminio.

Las tres últimas están categorizadas como IPPC (*Integrated Pollution Prevention Control*), o por sus siglas en castellano, AAI (Autorización Ambiental Integrada).

El límite establecido de la póliza de contaminación gradual para estas cinco plantas es de 3 millones de euros. Además, la compañía está trabajando en minimizar los impactos negativos

que pudieran tener su actividad de fabricación y distribución de componentes y sistemas de techo para la industria de la automoción.

Por otro lado, cada vez es mayor el riesgo de no cumplir con los objetivos estratégicos como consecuencia del cambio climático. Por ello, CIE Automotive tiene especial consideración de incluir este riesgo en la elaboración del Mapa de Riesgos, cubriendo no sólo los riesgos derivados del impacto de la empresa en el medioambiente y en el cambio climático, sino también los derivados del impacto del medioambiente y el cambio climático en la empresa, y la relación entre ambos.

Para reforzar la gestión de riesgos ambientales y de seguridad, CIE Automotive inició un proyecto de colaboración con los departamentos técnicos de MARSH (bróker de seguros) y HDI (actual aseguradora de CIE). En este proyecto se evalúan y monetizan los riesgos de acuerdo a los criterios establecidos por las mencionadas compañías y se establece un plan de eliminación y, si esta no es posible, de minimización. Debido a las actuales restricciones a causa del COVID-19, este proyecto se ralentizó durante este año, pero esperamos darle un nuevo impulso en 2022. Durante 2021, este proyecto se ha centrado en las plantas de CIE Vilanova, CIE Norma y CIE Orbelan.

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME



MAPA DE LOS RIESGOS CLIMÁTICOS

En 2021 y como novedad en el grupo se ha elaborado un Mapa de Riesgos de Cambio Climático, respondiendo así tanto a las demandas de los grupos de interés como al compromiso adquirido por la compañía dentro del Plan ASG 2021-2025.

Este mapa se integra dentro del Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) de CIE Automotive, sistema establecido en su Política de Control y Gestión de Riesgos, que sigue la metodología ISO 31000, y permite asegurar razonablemente que todos los riesgos climáticos significativos son prevenidos, identificados, evaluados y sometidos a un seguimiento continuo. Dichos riesgos son aprobados por el Consejo de Administración y gestionados en función de los niveles de apetito y tolerancia a los mismos.

Procedimiento de elaboración y alcance del mapa de riesgos

La elaboración de este mapa climático sigue la misma metodología que el Mapa de Riesgos anual, es aplicable para toda la organización, es el resultado del SGR y recae sobre la Alta Dirección, el Equipo de Dirección y los responsables locales técnicos en medioambiente de las plantas, quienes evalúan los riesgos previamente identificados:

- Desde una perspectiva residual: considerando las medidas que CIE Automotive ya tiene implantadas para mitigar el posible efecto de esos riesgos.
- En base a su probabilidad de ocurrencia futura dentro del horizonte 2050, en línea con el objetivo de la Unión Europea de ser climáticamente neutra en 2050:

5 - Muy alta	4 - Alta	3 - Media	2 - Baja	1 - Muy baja
La materialización del riesgo afectará a la organización de forma inminente (en los próximos tres años).	La materialización del riesgo afectará a la organización antes de 2030.	La materialización del riesgo afectará a la organización dentro de diez años, entre 2030 y 2040.	La materialización del riesgo afectará a la organización dentro de veinte años, a partir de 2040.	La materialización del riesgo no afectará a la organización hasta 2050.

- En base a su impacto en tres dimensiones: económica, organizacional y/o reputacional.

	5 – Muy grave	4 – Grave	3 – Significativo	2 – Leve	1 – Muy leve
Impacto económico	El EBITDA se reduce forma muy grave. Se genera un impacto negativo en CE ¹ >5%.	El EBITDA se reduce de forma grave. Se genera un impacto negativo en CE >3,5% y hasta un 5%.	Se reducen de forma relevante las expectativas de EBITDA. Se genera un impacto negativo en CE >1,5% y hasta un 3,5%.	Se reducen levemente las expectativas de EBITDA. Se genera un impacto negativo en CE >0% y hasta un 1,5%.	Se mantiene el nivel de EBITDA actual.
Impacto organizacional	La materialización del riesgo requiere la intervención del Consejo de Administración.	La materialización del riesgo requiere la intervención del CEO.	La materialización del riesgo puede ser resuelta a nivel corporativo.	La materialización del riesgo puede ser resuelta a nivel de cada división.	La materialización del riesgo puede ser resuelta a nivel de cada planta.
Impacto reputacional	Pérdida de reputación por diversas actuaciones que afectan de forma severa la imagen y cotización de la acción.	Pérdida de reputación por diversas actuaciones que afectan a la imagen y cotización de la acción.	Ocurrencia de un suceso que aparece en medios de comunicación relevantes y llega a ser conocido por el regulador/analistas.	Ocurrencia de un suceso que aparece en medios de comunicación locales.	Sin impacto.

¹CE = Cuenta de Explotación

En la elaboración del presente Mapa de Riesgos climáticos han participado un total de 83 personas, las cuales han respondido considerando el alcance de cada uno de los riesgos dentro del horizonte temporal hasta 2050, y para su ámbito geográfico y tecnológico, por lo que hay personas que pueden valorar un riesgo para más de una tecnología.

Este proceso está elaborado conjuntamente por los departamentos corporativos de Medioambiente y de Compliance, y el resultado se presenta a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento para su supervisión y aprobación, y posteriormente, esta informa al Consejo de Administración.

El Mapa de Riesgos climáticos muestra los resultados de forma global, por región, por tecnología, y por región y tecnología, y realiza además la cuantificación teórica en euros del impacto en el EBITDA de la posible materialización de cada riesgo.

Todo el proceso está monitorizado por la herramienta de gestión interna SAP GRC.

Riesgos climáticos evaluados en 2021

A continuación, se listan los riesgos climáticos a los que se enfrenta el grupo y que son evaluados para la elaboración del Mapa de Riesgos Climáticos, clasificados en función de las áreas clave para la compañía:



Riesgos de transición

Riesgos que surgen de la transición a una economía más descarbonizada y resistente al clima que incluyen riesgos políticos, legales, tecnológicos, de mercado y reputacionales. Los cambios en la legislación local, nuevos acuerdos internacionales (Cumbre de París), límites de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), cumplimiento de la normativa sobre emisiones y huella de carbono, etc., pueden derivar en incumplimientos de la organización y en consecuencia en un grave impacto reputacional y en sanciones, tanto económicas como cese de actividad.

Dentro de esta categoría, evaluamos los riesgos de:

- Política y legal
- Tecnología
- Proceso de fabricación
- Mercado
- Reputación



Riesgos físicos

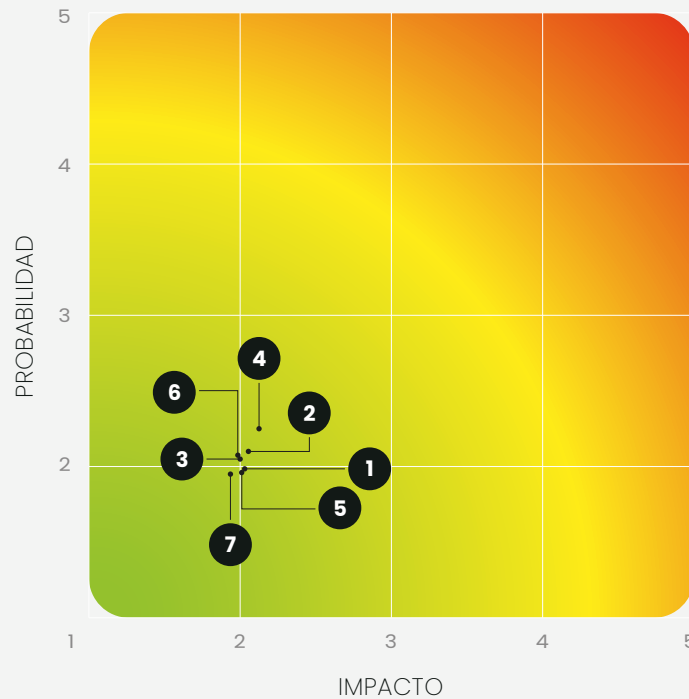
Riesgos que afectan a la disponibilidad y suministro de agua y energía para los procesos de producción: extracción de materias primas, refrigeración de la maquinaria, procesos de limpieza, etc. Estos riesgos se categorizan en:

- Agudos.
- Crónicos.

MAPA DE RIESGOS CLIMÁTICOS EN 2021

El mapa de riesgos climático de 2021 nos muestra que no hay ningún riesgo valorado con probabilidad alta de materializarse, ni con un impacto grave o muy grave, si bien destaca que sí existe una creciente preocupación por los riesgos de mercado inherentes al negocio, como son los cambiantes consumidores y la disponibilidad de recursos, que provocan un encarecimiento del coste de producción, así como los riesgos de tecnología. Ambos tipos de riesgos están muy relacionados con el riesgo de cambio de tendencia de mercado analizado como parte del Mapa de Riesgos general elaborado de forma anual.

Mapa de los riesgos climáticos en 2021



1. Riesgos de política y legal
2. Riesgos de tecnología
3. Riesgos de proceso de fabricación
4. Riesgos de mercado
5. Riesgos de reputación
6. Riesgos físicos agudos
7. Riesgos físicos crónicos



Descripción y planes de acción de los principales riesgos

A continuación, se detallan los riesgos del Mapa de Riesgos Climáticos de la compañía con probabilidad de materializarse dentro del horizonte 2050, en línea con el objetivo de la Unión Europea de ser climáticamente neutra en 2050.

Riesgos con
probabilidad
baja-media
e impacto
leve-significativo



Riesgos de mercado inherentes al negocio

Los consumidores cada vez buscan más productos y servicios de menor impacto ambiental, lo que podría provocar cambios en los modelos de movilidad. Además, los cambiantes mercados y la disponibilidad de recursos

también pueden llevar a incrementar los costes de materias primas y producción.

> Para más información, véase apartado "Una estrategia integral para una rentabilidad sostenible"

Plan de acción

Todavía es pronto para saber cuándo recuperará el sector de automoción los niveles de producción y ventas previos a la pandemia, y más teniendo en cuenta las diferentes tendencias que ya se han mencionado y que están introduciendo cambios en el mercado a una velocidad muy elevada.

La compañía reforzará su modelo de flexibilidad para adaptarse así a las necesidades actuales o futuras de los clientes y las nuevas tendencias. La diversificación del portfolio de productos dará una capacidad de adaptación diferencial frente al resto de competidores. Un portfolio donde más de 8 de cada 10 productos es independiente del sistema de propulsión que tenga el vehículo y por tanto sin impacto debido al proceso de electrificación del sector. Para el resto de componentes se está trabajando tanto desde el punto de vista tecnológico como de mercado para maximizar las oportunidades que están surgiendo en los ámbitos de las áreas de batería, motor y electrónica de potencia o caja de cambios.

En relación al riesgo de aquellos productos que no tienen un sustituto claro en los vehículos de cero emisiones, CIE Automotive se propone aumentar la presencia en aquellos

que suponen mayor contribución al aligeramiento del vehículo (elementos forjados de chasis y suspensiones), aumentar la presencia en mecanizado de ejes y engranajes, y ser activos en los *outsourcing* de tecnologías tradicionales que externalizarán los clientes para centrarse en nuevos retos, como la conectividad, la conducción autónoma y la oferta de soluciones basadas en software embarcadas en el vehículo. A su vez se pone en valor el proceso de innovación desarrollado en esas áreas que, mediante su despliegue en los próximos años, dará un diferencial de competitividad para asegurar que la compañía salga ganadora en el proceso de aprovechamiento de la oportunidad de consolidar el mercado resultante.

El paso hacia una economía más descarbonizada pondrá en valor los esfuerzos que compañías como CIE Automotive vienen realizando desde hace años en la introducción de conceptos de ecodiseño desde etapas tempranas del desarrollo y la búsqueda de la circularidad en todos los procesos de la compañía.

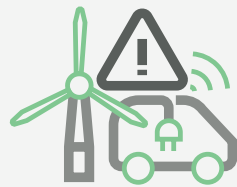
Lo que sí parece claro es que, a medio plazo, las empresas de automoción pueden salir reforzadas de la crisis si son capaces de adaptarse al nuevo escenario, previsiblemente



Riesgos con probabilidad baja-media e impacto leve-significativo

caracterizado por los siguientes factores, donde CIE Automotive ya está trabajando:

- Reducción de la sobrecapacidad del sector.
- Procesos de concentración: menos *players*, pero de mayor tamaño, más diversificados y con mayor resiliencia ante futuras crisis.
- Colaboraciones estratégicas que permitan racionalizar las inversiones para adaptarse a las transformaciones del sector.
- Mayor control y disciplina financiero de las empresas.
- Ecoeficiencia y circularidad.
- Compromiso con la mitigación del impacto ambiental.



Riesgos de tecnología

Las nuevas tecnologías que apoyan la transición hacia una economía descarbonizada pueden impactar la demanda en el sector. Además, el costo de investigar y desarrollar tecnologías alternativas puede ser alto y es posible que no

Plan de acción

El núcleo de CIE Automotive son las tecnologías de fabricación. Es por ello que la vigilancia de la evolución de las mismas es clave y una de las tareas más recurrentes e importantes de cada división. Fruto de esa vigilancia la compañía ve un importante futuro para todas las tecnologías que posee, algunas de ellas cuyo reto será

El modelo de negocio de CIE Automotive ya ha demostrado resiliencia y su carácter anticíclico en distintas crisis, al combinar la diversidad geográfica, comercial y tecnológica con un modelo de gestión descentralizado y una estricta disciplina financiera.

Por último y a corto plazo, la compañía tiene su foco ahora en garantizar la disponibilidad de las materias primas, para lo que está reforzando su modelo de compras *GLOCAL* (Gestión Global con Aplicación Local) combinado con uno de los pilares del grupo, la multilocalización, para estar cerca de los fabricantes y no depender de cadenas de suministro globales.

> Para más información, véase apartado "Una estrategia integral para una rentabilidad sostenible"

todas las innovaciones puedan ser adoptadas de manera exitosa, teniendo todo ello un impacto en la rentabilidad y viabilidad futura de la empresa.

aprovechar la oportunidad de crecimiento que ofrecen las nuevas tendencias y otras maximizar la competitividad vía la introducción de innovación, herramientas de industria 4.0 y excelencia en costes que caracteriza al grupo, para convertir el riesgo proveniente de las nuevas tendencias en la oportunidad de convertirse en los líderes.



Riesgos con probabilidad baja-media e impacto leve-significativo

En todas las áreas del grupo, CIE Automotive introduce en sus instalaciones y en sus modelos de gestión tecnología de vanguardia orientada a hacer más eficientes sus procesos productivos y responder a las necesidades del sector de automoción incorporando medidas de ecoeficiencia, circularidad y mitigación de impacto en el cambio climático.

Como resultado de la vigilancia, también a la hora de diseñar su previsión de inversiones, la compañía tiene en cuenta las diferentes tendencias en las que está enmarcado el sector de automoción, tales como las exigencias sobre emisiones de los vehículos, los nuevos conceptos de movilidad ligados al confort o a la electrificación del vehículo.

Para hacer frente a estas inversiones en I+D+i, a las que el grupo destina cada año alrededor del 2% de su facturación, la compañía cuenta con diversas fuentes de financiación, entre ellas, fuentes de nivel regional, nacional y supranacional.

La compañía espera contar con el fondo Next Generation EU para financiar determinados proyectos relacionados con la transición ecológica y la transformación digital, como son los nuevos conceptos y materiales para la estructura de baterías, la pila de combustible y los extensores de rango; los nuevos conceptos y funcionalidades en el rediseño del interior del vehículo asociado al área de CIE Confort, y determinados proyectos relacionados industria 4.0.

Riesgos con probabilidad baja e impacto leve



Riesgos físicos agudos

Estos riesgos surgen de la ocurrencia de fenómenos climáticos extremos (tales como sequías o inundaciones prolongadas).

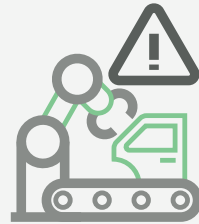
Plan de acción

El riesgo accidental está cubierto por la póliza global de Responsabilidad Civil de la compañía, no así el gradual que empezó a cubrirse en diciembre 2019 para determinadas plantas españolas con un límite establecido de la póliza de contaminación gradual de 3 millones de euros.

> Para más información, véase apartado "Gestión de los riesgos medioambientales"

Para reforzar la gestión de riesgos ambientales y de seguridad, la compañía ha iniciado un proyecto de colaboración con los departamentos técnicos de sus compañías aseguradoras. En este proyecto se evalúan y monetizan los riesgos de acuerdo a los criterios establecidos por las mencionadas compañías y se establece un plan de eliminación y, si esta no es posible, de minimización.

Riesgos con probabilidad baja e impacto leve



Riesgos de proceso de fabricación

Entendiendo como tal el riesgo de no aplicar los principios de la economía circular a la hora de abordar los procesos y productos en el modelo de negocio, así como en la selección de materias primas atendiendo a su origen y destino

Plan de acción

CIE Automotive avanza hacia una economía circular, intentando reducir cada año el consumo y el desperdicio de materias primas, agua y energía. Para ello, incide en cada parte de la cadena de valor e introduce medidas de eficiencia energética en sus procesos e instalaciones, que no solo contribuyen a minimizar su impacto ambiental sino también a reducir sus costes energéticos. Ejemplos de ello son acciones a nivel ecodiseño como la remanufactura de componentes

> Para más información, véase apartado "Hacia la economía circular"

renovable. De esta forma, no se logra el objetivo de una gestión más eficaz de las necesidades de recursos y cumplir así con las expectativas y requerimientos de nuestros clientes y otros grupos de interés.



Riesgos de política y legal

Las acciones de los gobiernos pueden ajustar la regulación, limitar el uso de recursos, o introducir impuestos al carbón, reduciendo así la demanda de nuestros productos, o pudiendo incrementar los costes operativos al requerir p.ej. mayores pagos, bien sea vía impuestos o por emisiones de GEI (Gases de Efecto Invernadero).

Alcanzar la neutralidad climática (como se ha propuesto Europa para 2050 y China para 2060), va a requerir de un

> Para más información, véase apartado "Modelo de prevención de riesgos penales"

y sistemas, la integración de materiales reciclados en los componentes y su posterior reciclabilidad, o a nivel cadena de suministro el uso de materias primas procedentes de procesos de reciclado, sobre todo acero y aluminio.

Durante el ejercicio 2021 desarrolló una serie de indicadores sobre la circularidad, basados en el manual de World Business Council for Sustainable Development (WBCSD).

mayor esfuerzo y desembolso económico a la compañía. La neutralidad climática se consigue cuando se emite la misma cantidad de dióxido de carbono (CO₂) a la atmósfera, de la que se elimina de diferentes maneras, dejando un balance cero, también llamado huella de carbono cero.

Además, el incumplimiento de estas nuevas normas y leyes puede conllevar mayores riesgos legales al tener litigios relacionados con el clima.

Riesgos con probabilidad baja e impacto leve

Plan de acción

La realización de un Plan Estratégico ASG 2025 y el gran esfuerzo en su distribución y formación de la plantilla, demuestra el gran compromiso que la compañía ha adoptado cara a la neutralidad climática y todo lo que ello conlleva, fruto del cual son el nuevo mapa de riesgos climáticos o la nueva política ambiental.

La Alta Dirección y el Equipo Directivo garantizan el seguimiento y control de la legislación y normativa específica

del entorno local ambiental, social y laboral donde la compañía está presente, prestando especial atención a los posibles conflictos políticos y cambios legislativos que puedan suponer un perjuicio económico. Para ello ha sido clave el despliegue global del modelo de Compliance penal realizado que contribuye a reducir la percepción de este riesgo.



Riesgos de reputación

> Para más información, véase apartado "Progresos en la gestión ASG"

Los riesgos conectados con la confianza de la sociedad en los negocios se están incrementando. Los grupos de interés (sociedad, administración, financiadores y clientes

principalmente) pueden tener expectativas más altas que las respuestas dadas y acciones planteadas por organización para con los riesgos del cambio climático.

Plan de acción

Al igual que en el riesgo de política y legal, la realización de un Plan Estratégico ASG 2025 y el gran esfuerzo en su comunicación externa, distribución interna y formación de la plantilla, demuestra el gran compromiso que la compañía ha adoptado cara a la neutralidad climática y todo lo que ello conlleva, fruto del cual son el nuevo mapa de riesgos climáticos o la nueva política ambiental.

Estas acciones confirman la continua escucha activa de los grupos de interés por parte de la compañía en aras de satisfacer sus expectativas.



Riesgos con
probabilidad
baja e impacto
leve



Riesgos físicos crónicos

Estos riesgos provocan cambios graduales con un impacto más perdurable, como p.ej. aumento de las temperaturas medias, de los niveles del mar, períodos prolongados de

calor o sequía, pérdida de biodiversidad y cambios en la productividad de la tierra y el suelo.

Plan de acción

CIE Automotive ha establecido unos objetivos ambientales a cumplir por cada una de las plantas y regiones donde opera, alineado con la Agenda 2030 de Naciones Unidas y con la nueva Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética de España, basados en los estándares de Global Reporting Initiative (GRI).

Además, en defensa de los postulados de la Cumbre de Clima de París para frenar el calentamiento global, CIE Automotive pertenece al Clúster del Cambio Climático de Forética, un grupo empresarial que pretende trasladar al contexto español las principales tendencias y conversaciones sobre cambio climático a nivel mundial, desarrollando una posición de liderazgo en materia ambiental.

> Para más información, véase apartado "Reforzando nuestro compromiso medioambiental"

Un año más caminando juntos hacia el futuro

Favoreciendo el progreso de la SOCIEDAD

Como miembro de las principales asociaciones y plataformas del sector de componentes de automoción, CIE Automotive participa en la definición de la movilidad del mañana y contribuye a la creación de una estrategia-país para el sector, aprovechando la oportunidad de los fondos Next Generation EU. Al margen de la defensa de los intereses sectoriales, la compañía contribuye al progreso de la sociedad con sus impuestos y ofrece su apoyo a distintos proyectos sociales con la colaboración de sus empleados.



Objetivo:

Colaborar en la definición de la movilidad del mañana a través de su participación en asociaciones sectoriales y contribuir al desarrollo de las comunidades donde tiene presencia a través de la generación de riqueza, el pago de impuestos y la acción social



Líneas de trabajo:

- Defender los intereses del sector
- Mantener la línea de colaboración en materia de acción social, tanto en número de acciones como en involucración de los trabajadores y en número de beneficiarios.

102-13

103-1

103-2

103-3

203-2

413-1

415-1

Definiendo el futuro del sector

CIE Automotive es un *player* relevante del sector de automoción, y como tal, trabaja por una ordenación justa y responsable de su actividad en beneficio del sector, de sus grupos de interés y de la sociedad.

A este fin, participa activamente en la Asociación Española de Proveedores de Automoción (Sernauto), asociación que en 2021 centró sus esfuerzos en la creación de una estrategia-país que permita garantizar la supervivencia del sector tras la pandemia y aprovechar la oportunidad que ofrecen los fondos europeos de recuperación (Next Generation EU) de cara mejorar su posicionamiento en el futuro.

En este sentido, la compañía ha colaborado en 2021 con la Plataforma Tecnológica Española de Automoción y Movilidad – M2F, que coordina Sernauto, en tres proyectos tractores, que sirvieron de base de las propuestas presentadas a las convocatorias de manifestaciones de interés de varios ministerios.

Como miembro de Sernauto, CIE Automotive aboga por un modelo para la industria de automoción constructivo, proactivo y consensuado con el sector, en el que se alcancen los objetivos de descarbonización y digitalización del parque

automovilístico planteados en Europa manteniendo la industria, el empleo de calidad y el tamaño del mercado, con una transición inclusiva que permita la transformación del tejido actual con los menores impactos negativos posibles.

Para contrastar este enfoque con visiones más globales, CIE Automotive participa de manera activa en CLEPA (*European Association of Automotive Suppliers*), con un especial foco en el área de tendencias e innovación. También busca colaborar en los diferentes ámbitos con sus clientes a través de la relación cercana entre CLEPA y ACEA para involucrar a la cadena de suministro en los diferentes retos, con especial interés en los de circularidad e impacto ambiental.

Desde hace años, el compromiso con el medio ambiente es uno de los motores de la compañía. Debido a ello CIE Automotive se convirtió en socio fundador del *Basque Ecodesign Center*. Una iniciativa estable constituida en 2011 en un marco de colaboración entre empresas del sector privado y el Gobierno Vasco. Con el tiempo, el *Basque Ecodesign Center* ha evolucionado de una temática específica de ecodiseño a una temática más amplia de

economía circular, de tal manera que se buscan las siguientes metas:

- Generar conocimiento en economía circular a través de la innovación en los ámbitos prioritarios establecidos en la Estrategia de Economía Circular de Euskadi, transferible al tejido industrial vasco.
- Traccionar a la cadena de valor hacia una economía más circular.
- Mejorar el posicionamiento competitivo de las empresas socias a través de la economía circular.
- Ejercer un papel de liderazgo y convertirse en referente en el despliegue de la economía circular en Euskadi.
- Mantener una reflexión estratégica que contribuya a alinear políticas ambientales y necesidades de las empresas.
- Completar la formación de profesionales en materia de economía circular.
- Contribuir a convertir a Euskadi en referente en la Unión Europea como región avanzada en el despliegue de economía circular en el tejido empresarial.

102-13

415-1

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

> Para más información, véase capítulo
"Tecnología e innovación, la autopista hacia el futuro"



Asociaciones a las que pertenece CIE Automotive

102-13

- > **SERNAUTO**
Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción. Miembros de la Junta Directiva.

- > **APD**
Asociación para el Progreso de la Dirección.

- > **CLEPA** (*European Association of Automotive Suppliers*)
Asociación europea de proveedores de automoción. Miembro de la Comisión de I+D.

- > **EGVIA** (*European Green Vehicles Initiative Association*)
Asociación europea para la iniciativa de vehículos verdes EGVIA.

- > **M2F** (*Move to Future*)
Plataforma Tecnológica Española de Automoción y Movilidad. Miembros del rectorado.

- > **TECNALIA**
Centro Privado de Investigación Aplicada. Miembros de la Junta Directiva.

- > **ACICAE**
Clúster de Automoción de Euskadi. Presidencia de la Junta Directiva.

- > **CEAGA**
Clúster de Automoción de Galicia.

- > **AIC**
Automotive Intelligence Center. Vicepresidencia de la Junta Directiva.

- > **GRUPO DE PILOTAJE DE FABRICACIÓN AVANZADA**
Miembros de la Comisión Ejecutiva.

- > **ACMA**
Asociación de Fabricantes de Componentes de Automoción.

- > **BACC**
Baltic Automotive Components Cluster.

- > **FVEM**
Federación Vizcaína de Empresas del Metal.

- > **Basque Ecodesign Center**
Fundador.

415-1

419-1

RELACIÓN CON LAS ADMINISTRACIONES LOCALES

Las relaciones entre CIE Automotive y las diferentes administraciones derivadas de su actividad industrial se producen siempre en el marco estricto de la legalidad y de la máxima transparencia, de acuerdo con los principios del Código de Conducta Profesional.

La compañía es políticamente neutral y no financia, directa ni indirectamente, ni en España ni en el extranjero, a partidos políticos ni a sus representantes o candidatos.

203-2

Valor distribuido a la sociedad

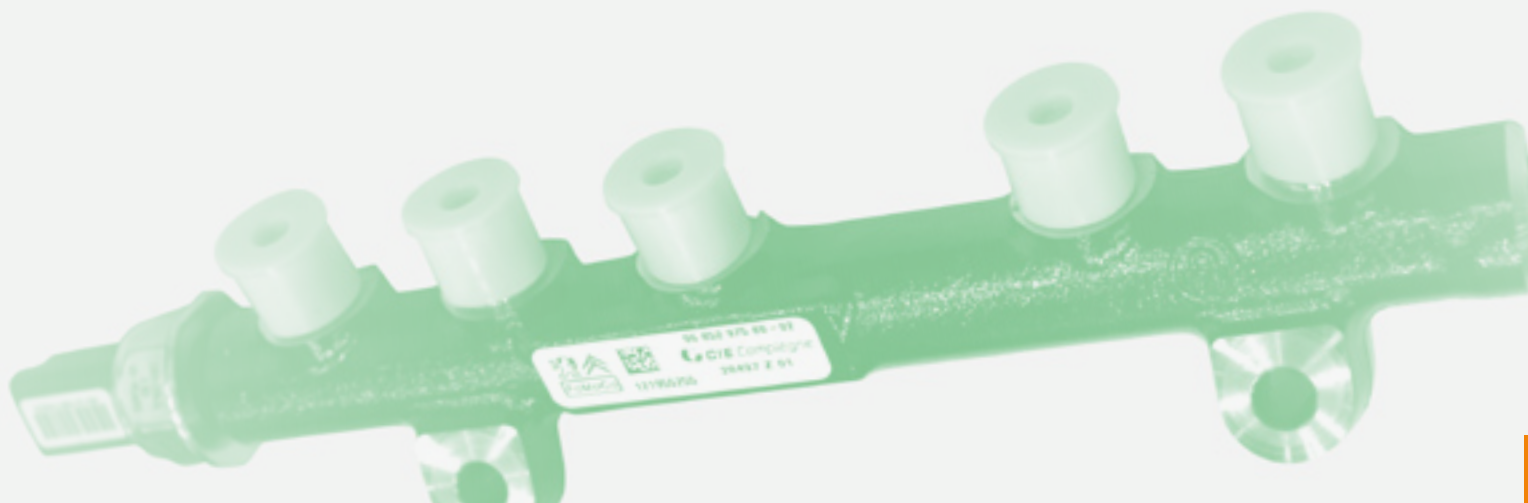
CIE Automotive enfoca su estrategia hacia la rentabilidad sostenible y genera, con ello, riqueza para todos sus grupos de interés y para la sociedad. En 2021, de los 3.269,1 millones de euros generados, distribuyó 2.736,9 a la sociedad en concepto de prestaciones a los empleados, pagos a proveedores, dividendos a accionistas y pago de impuestos.

201-1

Valor generado y distribuido

En millones de euros	2019	2020	2021
Importe neto de la cifra de negocios	3.461,1	2.882,5	3.269,1
Valor económico distribuido			
Accionistas (dividendo)*	80,0	93,9	61,3
Empleados (gastos de personal)	623,2	561,2	599,6
Proveedores (consumos de materias primas y materiales secundarios)	2.047,8	1.673,4	2.021,8
Sociedad (impuesto de sociedades pagado)	58,8	43,3	54,3

(* Dividendo pagado en el ejercicio.



207-4

PAGO DE IMPUESTOS

CIE Automotive cumple sus obligaciones tributarias y de Seguridad Social aplicables según la legislación vigente, de acuerdo con su Código de Conducta Profesional. En este código se prohíbe expresamente la ilícita elusión de pagos o la obtención de beneficios fiscales indebidos, así como la solicitud de subvenciones, desgravaciones o ayudas de las Administraciones Públicas, falseando datos o condiciones.

En el cuadro, se detallan los beneficios obtenidos país por país y los impuestos sobre beneficios pagados.

En 2021, CIE Automotive se adhirió al Código de Buenas Prácticas Tributarias de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), con el objetivo de reafirmarse en la puesta en prácticas de las indicaciones y recomendaciones que se incluyen en él, presentando su Informe de Contribución Fiscal.

> Más información sobre el Informe de Contribución Fiscal, véase en el apartado "Relación con los grupos de interés"

Beneficios obtenidos país por país e impuestos sobre beneficios pagados*

Jurisdicción fiscal	2020		2021	
	Beneficios/ (Pérdidas) antes del Impuesto de Sociedades	Impuesto de Sociedades pagado (criterio de caja)	Beneficios/ (Pérdidas) antes del Impuesto de Sociedades	Impuesto de Sociedades pagado (criterio de caja)
México	73,2	23,7	101,1	17,9
Brasil	-0,2	1,1	69,3	2,1
China	63,5	9,9	67,9	15,7
India	21,1	1,0	45,0	7,6
Territorio común español	19,4	2,5	25,2	4,0
Italia	-0,8	0,2	14,0	0,1
Rumanía	8,6	0,6	8,4	1,4
Eslovaquia	10,4	0,1	7,2	1,9
Lituania	3,5	0,5	4,3	1,2
Territorio foral vasco	23,1	0,0	3,1	0,0
Rusia	1,5	0,1	3,0	0,0
República Checa	3,4	0,6	2,6	0,6
Territorio foral navarro	2,9	0,5	2,5	0,6
Portugal	1,4	0,3	1,1	0,2
EE.UU.	0,7	-0,5	0,2	0,3
Francia	0,4	0,8	0,2	0,2
Marruecos	0,4	0,0	0,1	0,0
Barbados	0,0	0,0	0,0	0,0
Reino Unido	0,0	0,0	0,0	0,0
Corea del Sur	0,0	0,0	0,0	0,0
Guatemala	-0,1	0,0	0,0	0,0
Alemania	-15,1	1,9	-0,1	0,6
Países Bajos	0,2	0,0	-0,8	0,1
TOTAL (Millones de €)	217,4	43,3	354,4	54,3

Estos datos son sin ajustes de consolidación y bajo IFRS.

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

(*) La información incluida en este cuadro se presenta en el Modelo 231, habiéndose actualizado la información de 2020 por aplicación de las nuevas recomendaciones de presentación de dicho modelo. Declaración Informativa de la Diputación Foral de Bizkaia, modelo que sigue la Directiva (UE) 2016/881 del Consejo, de 25 de mayo de 2016, que modifica la Directiva 2011/16/UE en lo que respecta al intercambio automático obligatorio de información en el ámbito de la fiscalidad, que regula el informe país por país que los «grupos de empresas multinacionales» deben de facilitar cada año y para cada territorio fiscal en el que operen, y que será de utilidad para evaluar con carácter global el riesgo de precios de transferencia, siendo su objetivo principal el proporcionar la información necesaria para la realización de análisis de riesgo de las operaciones vinculadas, facilitando así la labor de las administraciones tributarias, que podrán recurrir a él para valorar otros riesgos relacionados con la erosión de la base imponible y el traslado de beneficios.

En adaptación a esta Directiva, la obligación de presentar la información país por país, se ha regulado en los apartados 10 y 11 del artículo 43 de la Norma Foral 11/2013, de 5 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades, artículo 21bis del Decreto Foral de la Diputación Foral de Bizkaia 203/2013, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre Sociedades.



201-4

Subvenciones públicas recibidas

En 2021 CIE Automotive ha recibido 2,4 millones de euros de subvenciones de explotación, 1 millón de euros menos que en 2020. Del total recibido, 2 millones se han recibido en España y 0,1 millones en Portugal, Alemania, Italia y China respectivamente.

Por otro lado, en cuanto a las subvenciones de capital, CIE Automotive ha recibido, en 2021, 5,3 millones de euros, de los que 4,7 se han recibido en India, 0,4 en Francia, 0,1 en China y el resto en España (otros 0,1).

Las subvenciones de capital de 2020 fueron de 3,8 millones de euros.

413-1

ACCIÓN SOCIAL

CIE Automotive se compromete en su Política de Acción Social a aportar soluciones a las dificultades y necesidades existentes en las comunidades donde opera, mediante tres tipos de acciones:

- Donaciones**
 Apoyos económicos puntuales a organizaciones no gubernamentales u organizaciones similares para el desarrollo de sus actividades sociales.
- Patrocinio y mecenazgo**
 Llevadas a cabo bien a nivel grupo o bien a nivel compañía individual local, en línea con los principios indicados en esta política.
- Inversiones en las comunidades**
 Inversiones de largo plazo tendentes a la mejora de las comunidades donde está presente.

Aportaciones realizadas en materia de acción social en 2021

	2020	2021
Total en euros destinados a labores de acción social	941.253	1.172.033
Nº empleados que han participado en las actividades	1.502	1.404
Nº horas trabajo personal dedicadas a actividades	12.182	6.330

A lo largo de 2021, realizó aportaciones a programas de acción social por valor superior a un millón de euros, que involucraron a más de 1.400 trabajadores y que supusieron más de 6.000 horas de trabajo efectivo. La contribución del grupo en el ejercicio precedente fue similar en términos de euros invertidos.

De estos programas más de 300.000 euros se correspondieron con aportaciones a entidades sin ánimo de lucro. La contribución del grupo en el ejercicio precedente fue de 90.000 euros.



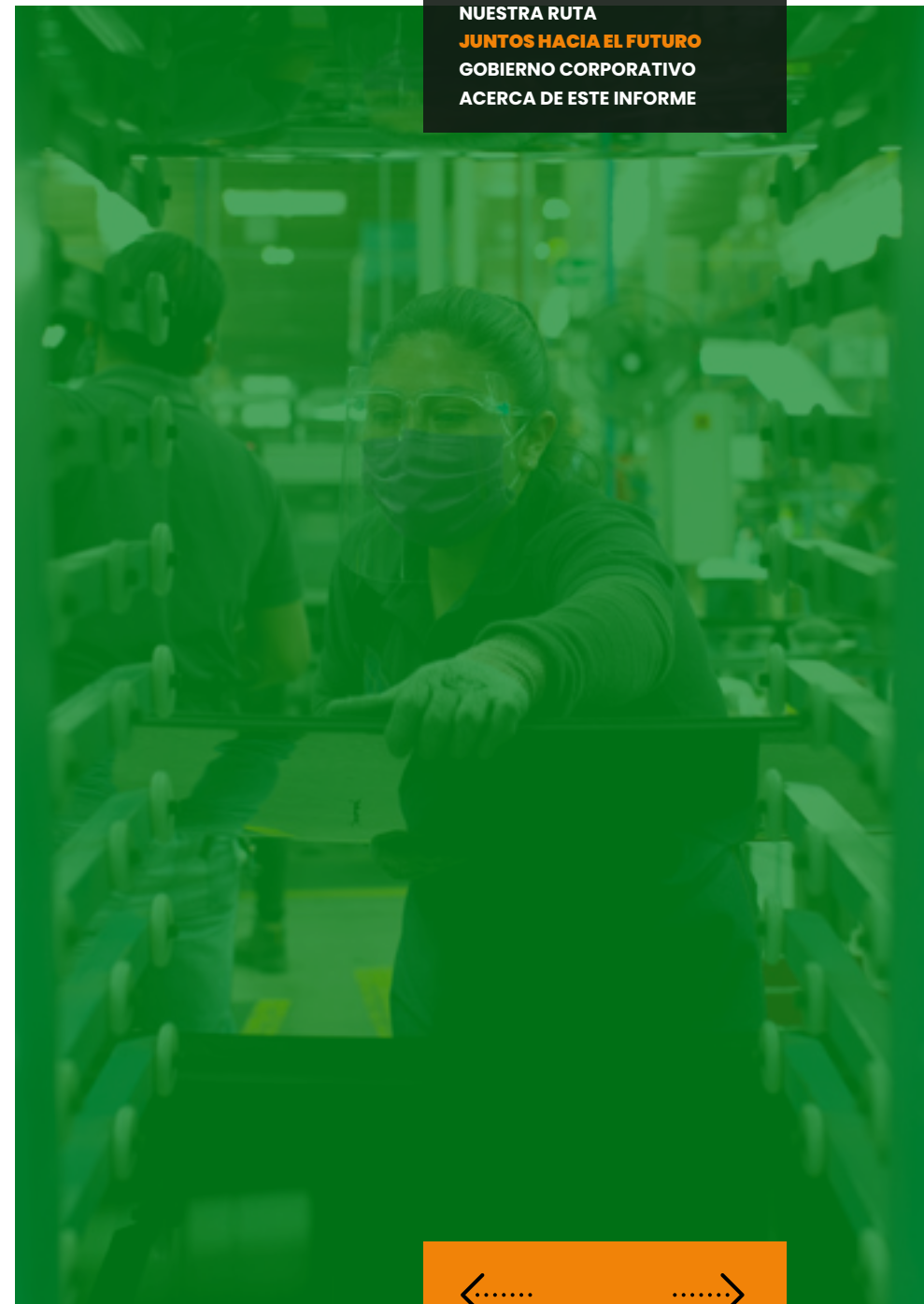
Iniciativas sociales por regiones

Una gran parte de las iniciativas de acción social parten de los propios empleados de cada planta. El hecho de que más del 90% de las plantas estén regidas por gerentes locales permite un mayor acercamiento a las comunidades y la toma de decisiones ágiles en caso de emergencia social.

En 2021, más de 800 empleados participaron en iniciativas de acción social, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Acción social por geografías

	Total €	Número de empleados que han participado	Número de horas de trabajo personal dedicadas
Europa	425.422	167	160
Norteamérica	21.383	44	173
Brasil	71.232	4	2.753
Asia	653.995	1.189	3.224



Dirigidos por un Gobierno Corporativo de calidad

Nos inspiramos en la ética para elaborar nuestras normas y políticas internas, elegimos profesionales capaces e íntegros para ocupar nuestros Órganos de Gobierno, creamos canales para fomentar la comunicación con nuestros grupos de interés, así como conocer cualquier incumplimiento de nuestros principios de actuación. Todo ello, porque sabemos que la excelencia debe ser un hábito y nuestra reputación un gran activo que debemos respetar y mantener.

- 149 ÓRGANOS de gobierno profesionales
- 164 El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos
- 170 Gestión de RIESGOS
- 191 Progresos en la gestión ASG

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
Gobierno Corporativo
ACERCA DE ESTE INFORME

102-18

103-2

103-3

419-1

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
Gobierno Corporativo
ACERCA DE ESTE INFORME

CIE Automotive se ha dotado de un sistema de Gobierno Corporativo orientado a garantizar su sostenibilidad a largo plazo, aportar confianza y generar valor a sus grupos de interés. Este modelo, inspirado en principios éticos y comprometido con la transparencia, se construye en torno a un marco normativo propio, que regula y controla la actuación de sus Órganos de Gobierno, establece los mecanismos para mitigar eventuales riesgos y enmarca las relaciones con sus grupos de interés.

Los pilares de la normativa interna son los Estatutos Sociales, los Reglamentos de los Órganos de Gobierno, el [Código de Conducta Profesional](#), el [Reglamento Interno de Conducta en el ámbito de los Mercados de Valores](#) y el [Manual de Prevención de Riesgos Penales](#). Estos, se complementan con todas las políticas corporativas aprobadas por el Consejo de Administración que rigen el funcionamiento de la compañía y sus relaciones con sus grupos de interés.

Actualización de la normativa

Periódicamente, la compañía revisa esta normativa para adaptarla a los requerimientos y las recomendaciones de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, a la legislación y a los más altos estándares en materia de Buen Gobierno. En 2021 ha publicado una nueva [Política de Compliance y prevención de riesgos penales](#), así como un nuevo manual de Compliance y prevención de riesgos penales para EE.UU. y una actualización del específico para China.

A fin de garantizar la transparencia, tanto el marco legal definido por el grupo como el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Retribuciones de los Consejeros están disponibles en la [página web corporativa](#), en línea con las especificaciones técnicas y jurídicas establecidas por la Comisión Nacional del Mercado de Valores en su Circular 3/2015, de 23 de junio.

Pertenencia al Clúster de Transparencia, Integridad y Buen Gobierno

Desde 2016, CIE Automotive es miembro del Clúster de Transparencia, Integridad y Buen Gobierno creado por la plataforma empresarial Forética. Gracias a su presencia global, puede trasladar al contexto español las principales tendencias y conversaciones a nivel mundial de estos temas, colaborando con las Administraciones Públicas y los líderes de opinión.

Durante el año 2021, el clúster trabajó en trasladar las principales tendencias internacionales y ayudar a las empresas a avanzar en la gestión de los aspectos no financieros. Entre las temáticas abordadas destaca el futuro del reporte de sostenibilidad, analizando las novedades que aporta la propuesta de nueva Directiva europea sobre Reporte de Sostenibilidad Corporativa -Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) - y cómo las modificaciones que incluye pueden afectar al reporte tradicional de las organizaciones y a la actividad de los desarrolladores de marcos de reporte.

Órganos de Gobierno profesionales

Los principales Órganos de Gobierno de CIE Automotive son la Junta General de Accionistas y el Consejo de Administración.

Junta General de Accionistas

La Junta General de Accionistas (JGA) es el máximo órgano de representación de los accionistas. Sus funciones están reguladas por los Estatutos Sociales y el Reglamento de la JGA. Según este reglamento, tienen derecho a asistir a la JGA los titulares de acciones inscritas a su nombre al menos con cinco días hábiles de antelación a su celebración. Los miembros del Consejo de Administración tienen la obligación de acudir a ella, según el artículo 10 del Reglamento de la JGA. El quórum de asistencia es el establecido en el artículo 196 de la Ley de Sociedades de Capital.

En 2021, la JGA se celebró el 5 de mayo de forma telemática, a través de la página web corporativa, debido al estado de alarma declarado para la gestión de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19. La junta reunió a 310 accionistas, personalmente o representados, titulares del 65,14%.

Para garantizar la identidad de los asistentes y el correcto ejercicio de sus derechos, durante los días previos, los asistentes se inscribieron y ejercieron sus derechos de información. Los votos se emitieron de forma telemática durante el transcurso de la misma.



Acuerdos alcanzados por la JGA de 2021

- > Aprobación de las cuentas anuales de CIE Automotive, S.A. e informe de gestión, y las cuentas anuales e informe de gestión de su grupo consolidado de sociedades, correspondientes al ejercicio 2020.
- > Aprobación de la gestión del Consejo de Administración.
- > Aprobación de la propuesta de aplicación del resultado correspondiente al ejercicio 2020.
- > Aprobación del estado de información no financiera consolidado de CIE Automotive y sus sociedades filiales, correspondiente al ejercicio 2020.
- > Autorización al Consejo de Administración para proceder a la adquisición derivativa de acciones propias, directamente o a través de sociedades del grupo, de conformidad con los artículos 146 y 509 de la Ley de Sociedades de Capital, dejando sin efecto la autorización otorgada por la Junta General de accionistas de 29 de abril de 2020; reducción del capital social para amortizar acciones propias, delegando en el Consejo las facultades necesarias para su ejecución.
- > Aprobación de la Política de Remuneraciones de los Consejeros 2021-2023.
- > Aprobación de modificaciones a los términos de la remuneración variable a largo plazo vinculada a la evolución de la acción de la que es beneficiario el Consejero Delegado.
- > Fijación del importe máximo de la remuneración de los consejeros en su condición de tales para el ejercicio en curso.
- > Prórroga de auditores de cuentas de la Sociedad y su grupo consolidado.
- > Aprobación consultiva del Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros de CIE Automotive S.A.
- > Informe sobre modificaciones del Reglamento del Consejo de Administración en el ejercicio.
- > Delegación de facultades para la ejecución de los anteriores acuerdos.
- > Aprobación del acta de la reunión

Consejo de Administración

El máximo órgano de decisión de CIE Automotive es el Consejo de Administración, formado por 13 miembros, incluido su Presidente, de los cuales dos son ejecutivos, tres son independientes y ocho son dominicales. Los tres independientes tienen presencia en la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, en la Comisión de Auditoría y Cumplimiento y en la Comisión ASG.

Su funcionamiento está regulado por los Estatutos Sociales y por el Reglamento del Consejo, que en 2020 se adaptó no solo a las recomendaciones de la CNMV, sino a los compromisos en materia ASG del grupo.

En cuanto a la diversidad en el Consejo de Administración, hay cinco mujeres (38% del total) y, por nacionalidades, once consejeros son españoles y dos indios. Dentro del Consejo, y tal como se desprende de los currículos incluidos a continuación, existe diversidad de conocimientos entre sus miembros, siendo unos de marcado carácter industrial y otros de perfil financiero. En las últimas incorporaciones que se detallan a continuación se han reforzado los perfiles con dilatada experiencia financiera, en el sector de automoción, en ASG, el diseño de

estrategias, el futuro de la movilidad y el vehículo eléctrico, la gestión de compañías multinacionales, así como en tecnologías de la información, la digitalización y la gestión de datos, tan relevantes en las distintas disrupciones del sector del automóvil.

En 2021, el Consejo de Administración se reunió en seis ocasiones, todas ellas presididas por su Presidente.

Para mejorar su eficacia, el trabajo del Consejo de Administración se organiza en comisiones.

Adiós a Goizalde Egaña

En 2021, CIE Automotive perdió a una valiosa consejera: Goizalde Egaña. La que fuera Vicepresidenta del Consejo de Administración desde el año 2002, falleció tras luchar contra una dura enfermedad el 21 de abril, dejando un gran vacío tras de sí. No sólo se perdió a una estupenda profesional sino a una gran persona, cercana, colaboradora y gran amante desde el principio de este gran proyecto convertido hoy en una gran realidad.

De conformidad con lo establecido en el artículo 17 del Reglamento (UE) nº 596/2014 sobre Abuso de Mercado, los artículos 227 y 228 del Real

Decreto Legislativo 4/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Mercado de Valores, y demás normativa aplicable, CIE Automotive, S.A. (en adelante, la "Sociedad"), hizo públicos dos anuncios en el transcurso del ejercicio 2021.

Con fecha 9 de junio de 2021, que Mr. Vankipuram Partahsarathy había presentado su renuncia como miembro del Consejo de Administración de la Sociedad, al abandonar el Grupo Mahindra & Mahindra. Por ello, el Consejo de Administración de la Sociedad en su reunión del 9 de junio de 2021, previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, acordó el nombramiento por cooptación de Ms. Suman Mishra como nuevo miembro del Consejo de Administración, con la categoría de consejera dominical.

Con fecha 15 de diciembre de 2021, que los consejeros D. Carlos Solchaga Catalán y D. Ángel Ochoa Crespo habían presentado su renuncia como miembros del Consejo de Administración de la Sociedad. Estos consejeros cumplirán en 2022 doce años como consejeros y perderán como consecuencia de dicha circunstancia su condición de

independientes (de acuerdo con el artículo 529.duodécimas.4(i) de la Ley de Sociedades de Capital).

En aras de que la composición del Consejo de Administración cumpla con los requisitos legales y los más altos estándares de buen gobierno corporativo presentaron el 15 de diciembre de 2021 su renuncia para permitir al Consejo de Administración disfrutar de una composición adecuada durante todo el ejercicio 2022.

Por ello, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones propuso la designación de D^a María Eugenia Girón Dávila y D^a Elena María Orbegozo Laborde como nuevos miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, con la consideración de consejeras independientes.

El Consejo de Administración celebrado el día 15 de diciembre de 2021 acordó, a la luz de las renuncias, su designación como consejeras mediante cooptación, estando el nombramiento sujeto a la correspondiente ratificación por la próxima Junta General de Accionistas. Se incorpora en el apartado correspondiente, el perfil profesional de las nuevas consejeras.

Asimismo, el Consejo de Administración de la Sociedad en la referida reunión, tras la adopción de los acuerdos relativos al nombramiento de nuevas consejeras, y previo informe favorable de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones procedió a determinar los siguientes cargos en el seno del Consejo de Administración:

- Vicepresidente:
D. Fermín del Río Sanz de Acedo (consejero ejecutivo).
- Consejera Coordinadora:
D^a. Arantza Estefanía Larrañaga (consejera independiente).

Asimismo, se acordó renovar la composición de las Comisiones del Consejo de Administración.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN (a 31 de diciembre de 2021)

	Cargo	Naturaleza del cargo	Comisión de Estrategia y Operaciones	Comisión de Nombramientos y Retribuciones	Comisión de Auditoría y Cumplimiento	Comisión ASG
Don Antonio María Pradera Jáuregui	Presidente	Dominical	Presidente			
Don Fermín del Río Sanz de Acedo	Vicepresidente	Ejecutivo	Vocal			
Don Jesús María Herrera Barandiaran	Consejero Delegado	Ejecutivo	Vocal			
Doña Arantza Estefanía Larrañaga	Vocal	Independiente		Coordinadora y Presidenta	Vocal	Vocal
Doña María Eugenia Girón Dávila	Vocal	Independiente		Vocal	Vocal	Presidenta
Doña Elena María Orbegozo Laborde	Vocal	Independiente		Vocal	Presidenta	Vocal
Don Jacobo Llanza Figueroa	Vocal	Dominical				
Don Santos Martínez-Conde Gutiérrez Barquín	Vocal	Dominical	Vocal			Vocal
Doña Suman Mishra	Vocal	Dominical				
Don Francisco José Riberas Mera	Vocal	Dominical	Vocal	Vocal		
Don Juan María Riberas Mera	Vocal	Dominical				
Doña María Teresa Salegui Arbizu	Vocal	Dominical			Vocal	Vocal
Don Shriprakash Shukla	Vocal	Dominical				

Secretario No Consejero: Don José Ramón Berecibar Mutiozabal

De acuerdo a la recomendación 36 del Código de Buen Gobierno de las sociedades cotizadas, el Consejo de Administración evalúa una vez al año y adopta, en su caso, un plan de acción que corrija las deficiencias detectadas respecto de:

- a. La calidad y eficiencia del funcionamiento del Consejo de Administración.
- b. El funcionamiento y la composición de sus Comisiones.
- c. La diversidad en la composición y competencias del Consejo de Administración.
- d. El desempeño del Presidente del Consejo de Administración y del primer ejecutivo de la sociedad.
- e. El desempeño y la aportación de cada consejero, prestando especial atención a los responsables de las distintas Comisiones del Consejo de Administración.

Cada tres años, el Consejo de Administración es auxiliado para la realización de la evaluación por un consultor externo, cuya independencia es verificada por la Comisión de Nombramientos y Retribuciones.

El objetivo de esta evaluación sirve de herramienta para ayudar a los miembros del Consejo de Administración en la identificación de las áreas más relevantes de mejora en su funcionamiento, en relación al ejercicio de 2022, que redunden en la optimización del valor aportado por el Consejo.

El informe realizado en enero 2021 por Evaluación de Consejos (EdC) cuya metodología y resultados se expusieron con amplitud en el Informe Anual de 2020, concluía que los resultados cuantitativos agregados mostraban un elevado grado de satisfacción con el funcionamiento del Consejo de Administración y sus Comisiones, superior al promedio en compañías similares.

Dada la profunda transformación producida en el seno del Consejo y de las Comisiones durante el ejercicio 2021, el Presidente de la Sociedad, en su rol de garante de la aplicación de las mejores prácticas del Buen Gobierno, será el encargado de efectuar la evaluación basándose en un modelo cercano, dado, que

en primer lugar, la compañía tiene la obligación de integrar y hacer partícipes a los nuevos consejeros en el funcionamiento completo de la compañía. Asimismo, las distintas Comisiones del Consejo de Administración han de contar con toda la información disponible y comenzar con el desarrollo de su actividad. El Sr. Pradera estima que a finales del primer semestre podrán conocerse los resultados de la evaluación correspondiente a este año. Con objeto de garantizar la independencia y la experiencia, el próximo año se realizará la evaluación del Consejo y sus Comisiones auxiliados por un tercero, a pesar de no haberse cumplido aún el plazo de los 3 años.

Dada la profunda transformación en el seno del Consejo y de las Comisiones, el Presidente será el encargado de efectuar la evaluación de los consejeros

Comisiones del Consejo

Como se ha comentado anteriormente, el Consejo de Administración de la sociedad, en su reunión del 15 de diciembre de 2021 modificó la composición de todas las Comisiones.

Comisión de Auditoría y Cumplimiento

Formada por cuatro miembros (tres consejeros independientes y uno dominical), se ocupa de supervisar el proceso de elaboración y la integridad de la información financiera y no financiera, y velar por la independencia y eficacia de la función de auditoría interna. Entre sus responsabilidades figuran, entre otras, la revisión de los sistemas de control interno y de gestión de riesgos financieros y no financieros; la selección, nombramiento y sustitución de los auditores; y la recepción de la información del auditor externo, del que debe asegurar su independencia.

Durante el ejercicio 2021 se reunió en siete ocasiones.

Comisión de Nombramientos y Retribuciones

Formada por cuatro miembros (tres consejeros independientes y uno dominical), se encarga, entre otras funciones, de formular y revisar los criterios de selección de los candidatos para el Consejo de Administración, de realizar la evaluación de los consejeros, de proponer y monitorizar el sistema y cuantía de las retribuciones anuales de los consejeros y de los altos directivos, así como de velar por los procedimientos de selección de nuevos consejeros.

Se reunió tres veces en 2021.

Comisión ASG (Ambiental, Social y de Buen Gobierno)

Formada por cinco miembros (tres consejeros independientes y dos dominicales), su labor, entre otras, es impulsar la estrategia de Gobierno Corporativo y en materia ASG de CIE Automotive.

Se reunió una vez en 2021.

Estas comisiones cuentan en su Presidencia con un consejero independiente.

CVs de los consejeros

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
Gobierno Corporativo
ACERCA DE ESTE INFORME



ANTONIO MARÍA PRADERA JÁUREGUI

Presidente (Dominical)

Ingeniero de Caminos por la Universidad Politécnica de Madrid, en 1979 comenzó su carrera laboral como director en el Banco Bilbao, donde continuó hasta 1985. En 1988 fue nombrado director ejecutivo de Nerisa, donde permaneció hasta 1993, cuando se trasladó a SEAT como director de Estrategia. Jugó un importante papel en la creación de INSSEC en 1995, de la que fue consejero delegado hasta 2010. Presidente ejecutivo de CIE Automotive desde 2002, donde ejerce funciones en la Dirección Estratégica y el Diseño Financiero, así como en Global Dominion Access, S.A. Desde mayo de 2015 es consejero de Tubacex y desde junio de 2015, de Corporación Financiera Alba. El 31 de diciembre de 2017, cesó en la función ejecutiva en CIE Automotive, reforzando las prácticas de buen gobierno de la compañía.



FERMÍN DEL RÍO SANZ DE ACEDO

Vicepresidente (Consejero Ejecutivo)

Licenciado en Administración y Dirección de Empresas (San Sebastián). Comenzó su trayectoria profesional como asesor fiscal en el año 1975 y fundó Norgestión (una consultora especializada en Fusiones y Adquisiciones, derecho tributario y finanzas). Allí prestó sus servicios hasta el año 2008. Estuvo a cargo de la sección de ADEGI (Asociación de Empresarios de Guipúzcoa), así como también fue miembro del Comité de Confederaciones de Empresarios del País Vasco (CONFEBASK). Actuó como presidente de la compañía Autometal S.A. y ha sido consejero de distintas sociedades en diversos sectores productivos, tales como Fegemu S.A., Viveros San Antón, S.A. y Global Dominion Access S.A. Actualmente es consejero de Alai Extrusión, S.A.



JESÚS MARÍA HERRERA BARANDIARAN

Consejero Delegado (Ejecutivo)

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad del País Vasco, con Máster en Internacionalización de Euroforum. Se incorporó a CIE Automotive en 1991 como Director Financiero y de RR.HH. en CIE Orbelan. En 1995 fue nombrado adjunto a gerente y en 1998 asume la dirección general de la compañía. En el año 2000 se hace cargo de CIE Brasil, así como de CIE Plasfil en 2002. Ese año es nombrado director mundial de CIE Plástico hasta 2005, cuando se responsabiliza de la dirección general de CIE América. Desde el 2010, es consejero delegado de Autometal S.A. En 2011 fue nombrado director de operaciones de todo el grupo, si bien un año más tarde tomó posesión del cargo de director general de CIE Automotive. En 2013 el Consejo de Administración le nombró consejero delegado de CIE Automotive. Es además consejero de Global Dominion Access, S.A.



ARANTZA ESTEFANÍA LARRAÑAGA

Consejera Coordinadora (Consejera Independiente)

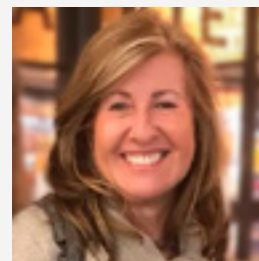
Licenciada en Derecho con Matrícula de Honor y Premio Extraordinario de Fin de Carrera por la Universidad de Deusto. Desde el año 2000 hasta 2019, socia Directora del Despacho Uría Menéndez Abogados S.L.P. en Bilbao, miembro del Consejo de Administración, del Comité de Dirección de la Práctica Profesional y del Comité de Prevención de Riesgos Penales de dicha firma. Es Consejera independiente de Repsol, S.A. desde el 31 de mayo de 2019, vocal de su Comisión de Sostenibilidad desde dicha fecha, y vocal de la Comisión de Retribuciones desde el 24 de noviembre de 2021. Desde julio de 2021 es Consejera y Secretaria del Consejo de las filiales de ésta, Repsol Industrial Transformation, S.L. Sociedad Unipersonal y Repsol Customer Centric, S.L. Sociedad Unipersonal. Desde el 8 de mayo de 2020 es Consejera independiente de Global Dominion Access, S.A., habiendo presidido su Comisión de Auditoría hasta el 12 de mayo de 2021. Actualmente es Vocal de dicha Comisión y Vocal de la Comisión de Sostenibilidad. Desde mayo de 2019 forma parte del grupo de expertos del Consejo Económico y Social del País Vasco, ostentando desde diciembre de 2019 la Presidencia de la Comisión Económica de dicho Órgano. Es Secretaria del Consejo de Administración de Bilbao Exhibition Centre S.A.



MARÍA EUGENIA GIRÓN DÁVILA

Consejera Independiente

Ingeniera Industrial por ICAI y MBA por Harvard Business School. Ha sido Directiva en Loewe y CEO de Carrera y Carrera después de liderar el proceso de "Management Buy in". Es Vice Chair del Patronato internacional de Oceana y miembro de los Patronatos de la Real Fábrica de Tapices y de IE University además de Presidenta de la Fundación Diversidad. Es jurado del European Innovation Council Accelerator de la Comisión Europea y del Green Deal. Impulsa *start-ups* tecnológicas desde la plataforma Rising Tide Europe y Go Beyond Investments. También es Co-Chair de Women Corporate Directors, vocal de la Junta del Instituto de Consejeros y Administradores. Actualmente es Directora ejecutiva de IE University Premium & Prestige Observatory, y miembro del consejo asesor de empresas del sector premium.



ELENA MARÍA ORBEGOZO LABORDE

Consejera Independiente

Licenciada en Ciencias Matemáticas. Desarrolla parte de su carrera profesional en una compañía multinacional de prestación de servicios de tecnología, centrada en *Information Management* y *Bigdata*. Doña Elena María Orbegozo Laborde es responsable de cuentas con visión de futuro y con un historial probado de logros en el sector de las tecnologías de la información durante más de 30 años de carrera. Gerente de cambios ambiciosa y dinámica, dedicada a la mejora continua del negocio, centrada en la mejora de los ingresos y la racionalización de las operaciones comerciales. Dedicada a la optimización de los beneficios.



JACOBO LLANZA FIGUEROA

Consejero (Dominical)

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de París. Su carrera profesional ha estado ligada a la banca de inversión, donde comenzó en 1989 desempeñando diversos cargos en Banque Indosuez y Bancapital, antes de crear y dirigir AB Asesores Moneda en 1992, sociedad del Grupo AB Asesores. Tras la venta de esta sociedad a Morgan Stanley en 1999, se incorporó a Dresdner Kleinwort Wasserstein, donde fue *managing director* de Equities y Derivados para Latinoamérica, Europa del Este, África y Oriente Medio. En 2002 se incorporó a Alantra (anteriormente N+1), donde es actualmente *Managing Partner* y *Consejero Delegado* de Alantra Asset Management.



SANTOS MARTÍNEZ-CONDE GUTIÉRREZ-BARQUÍN

Consejero (Dominical)

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Master en Dirección y Administración de Empresas por ICADE y Diplomado en Tecnología Nuclear por ICAI. Ha desarrollado su actividad profesional en diversas empresas de ingeniería y del sector financiero: Sener, Técnica Naval e Industrial, S.A. (1979-1980), Técnicas Reunidas, S.A. (1980-1987), Bestinver, S.A. (1987-1990), Corporación Borealis, S.A. (1990-1994), Banco Urquijo, S.A. (1994-1998) y Corporación Financiera Alba, S.A. (1998-2020), en esta última como *Consejero Delegado*. Ha sido consejero de numerosas sociedades en muy diversos sectores de actividad, tanto cotizadas como no cotizadas. Actualmente es consejero de Corporación Financiera Alba, S.A., de Acerinox, S.A. y de Indra Sistemas, S.A.



FRANCISCO JOSÉ RIBERAS MERA

Consejero (Dominical)

Francisco J. Riberas nació en Madrid el 1 de junio de 1964. Es Licenciado en Derecho (1987) y Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales (1988) por la Universidad Pontificia de Comillas (ICADE E-3), Madrid. Comenzó su carrera profesional ocupando diferentes posiciones en el Grupo Gonvarri, como Director de Desarrollo Corporativo y posteriormente como Consejero Delegado. En 1997 creó Gestamp y desde entonces ha sido su Presidente Ejecutivo conformando con el tiempo lo que hoy es Gestamp. Es miembro de Consejos de Administración en Telefónica, CIE Automotive y Wallbox. Además, forma parte de los órganos de administración de otras sociedades de Gestamp y de sociedades del holding familiar Acek, entre las que se incluyen sociedades del Grupo Gonvarri, Acek Energías Renovables, Inmobiliaria Acek y Sideacero. Adicionalmente, Francisco J. Riberas preside SERNAUTO - Asociación Española de Proveedores de Automoción -, la Fundación Consejo España-China, el Consejo Asesor Empresarial España-China y la Fundación Endeavor en España. Además, ha sido presidente del Instituto de Empresa Familiar entre mayo de 2018 y junio de 2020.



JUAN MARÍA RIBERAS MERA

Consejero (Dominical)

Jon Riberas nació en Madrid en 1968. Es Licenciado en Derecho (1991) y Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales (1992) por la Universidad Pontificia de Comillas (ICADE E-3). En 1992 inició su carrera profesional en el Grupo Gonvarri en el área de Desarrollo de Negocio, para posteriormente asumir las funciones de Consejero Delegado. En 2005 promovió el nacimiento de ACEK Renewables, operador en el sector de las energías renovables con un modelo de negocio único. En 2010 fue nombrado Presidente Ejecutivo de Gonvarri Industries y Co-Presidente de Corporación ACEK, el holding familiar. En la actualidad, ocupa los cargos de Co-Presidente del holding familiar, Presidente de Gonvarri Industries, Presidente Ejecutivo de GRI Renewable Industries, Vicepresidente y miembro del Consejo de Administración de Gestamp y miembro del Consejo de Administración de Global Dominion Access, S.A. Jon es patrono de la Fundación Juan XXIII, una ONG creada para mejorar la calidad de las personas adultas con discapacidad intelectual y fomentar su integración social.



SUMAN MISHRA

Consejera (Dominical)

Suman Mishra es ingeniera informática por la NTU de Singapur, donde se graduó con matrícula de honor, y cuenta con un MBA de la Universidad de Michigan, Ross School of Business, donde se graduó con alta distinción. Actualmente es la Directora Ejecutiva de Mahindra Electric Mobility Ltd., responsable de trazar el futuro de la movilidad eléctrica para el Grupo Mahindra. Es la Directora Ejecutiva designada para el negocio del Last Mile Mobility (LMM). Antes de este cargo, ha trabajado extensamente en el desarrollo e implementación de iniciativas estratégicas en varios sectores y funciones en Mahindra y McKinsey y en el lanzamiento de productos a nivel mundial en Cipla. Ha sido reconocida entre los 40 líderes empresariales menores de 40 años de Economic Times y entre las mujeres más destacadas de 2019 de Economic Times. Es consejera no ejecutiva en el consejo de CIE Automotive, Medwell Ventures y Meru Cabs.



MARÍA TERESA SALEGUI ARBIZU

Consejera (Dominical)

Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Deusto. Inició su carrera profesional en la empresa de transportes La Guipuzcoana (1988-2002), donde alcanzó el puesto de directora general, puesto que también desempeñó en DHL Express Iberia (2002-2004). En la actualidad es presidenta de Addvalia Capital y Perth Espacio y Orden, y consejera en las siguientes empresas: Baztango, F&F Inversiones y BAS.



SHRIPRAKASH SHUKLA

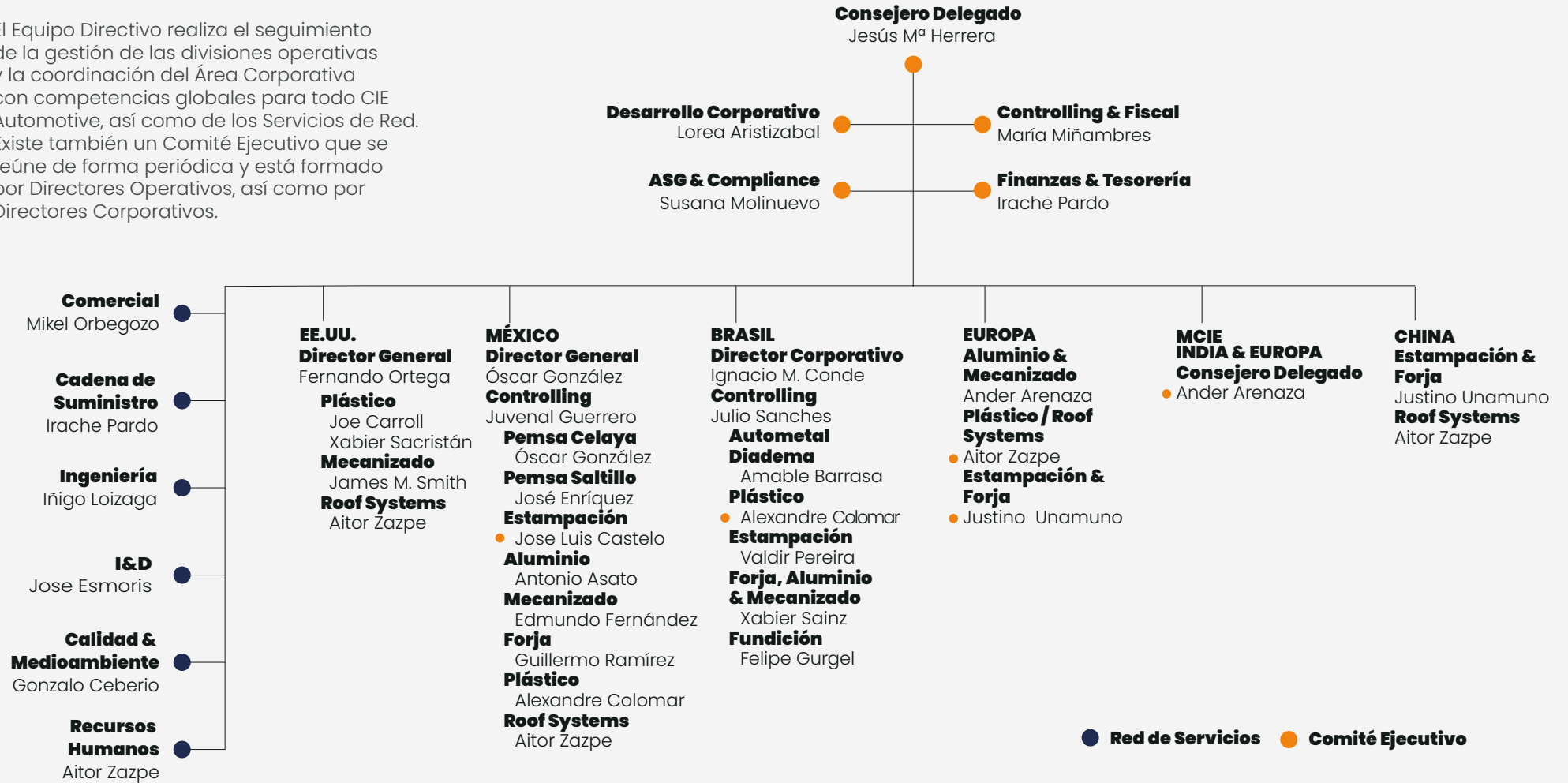
Consejero (Dominical)

El Sr. Shukla es licenciado en tecnología por el Indian Institute of Technology, BHU, Varanasi y MBA por el Indian Institute of Management, Ahmedabad. Tiene más de 40 años de experiencia en la gestión de grandes empresas en los segmentos de consumo e industria. Preside los consejos de administración de varias empresas de los sectores aeroespacial, de defensa, agrícola y siderúrgico pertenecientes al Grupo Mahindra en India y forma parte del Comité Ejecutivo de Mahindra & Mahindra Ltd. Anteriormente ocupó el cargo de Presidente de estrategia del grupo y gestión de la marca. Es el presidente de Mahindra CIE Automotive Ltd.

El Consejo de Administración de CIE Automotive cuenta con cinco mujeres (38% del total) y, por nacionalidades, once consejeros son españoles y dos indios.

Equipo directivo a 01/02/2022

El Equipo Directivo realiza el seguimiento de la gestión de las divisiones operativas y la coordinación del Área Corporativa con competencias globales para todo CIE Automotive, así como de los Servicios de Red. Existe también un Comité Ejecutivo que se reúne de forma periódica y está formado por Directores Operativos, así como por Directores Corporativos.



Política de remuneraciones

La Política de Remuneraciones de CIE Automotive establece que la retribución de los consejeros debe adecuarse a la dedicación y responsabilidad asumidas, y ser acorde con la que se satisfaga en el mercado en compañías comparables a nivel nacional e internacional, tomando en consideración el interés a largo plazo del conjunto de los accionistas.

Principios de la política de remuneraciones

- > Retribuir adecuadamente la dedicación y responsabilidad asumidas por los consejeros, de acuerdo con la que se satisfaga en el mercado en compañías comparables por su capitalización, tamaño, estructura de propiedad e implantación internacional.
- > Asegurar que la remuneración contribuye de forma directa a la consecución de los objetivos estratégicos de CIE Automotive.
- > Asegurar una correcta atracción, motivación y retención de los mejores profesionales.

La remuneración media en euros de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por género, ha sido la siguiente:

2020	Total personas	Hombres	Remuneración media €	Mujeres	Remuneración media €
Consejeros*	6	5	1.096.249	1	53.333
Alta Dirección	9	5	978.180	4	323.223

*Consejeros con remuneración: dos ejecutivos, tres independientes y el Presidente.

2021	Total personas	Hombres	Remuneración media €	Mujeres	Remuneración media €
Consejeros*	6	5**	2.237.551	1**	80.000
Alta Dirección	9	5	968.239	4	327.606

*Consejeros con remuneración: dos ejecutivos, tres independientes y el Presidente.

**A nivel retributivo, en 2021 año completo, cobran los consejeros antiguos, y las nuevas a partir de 2022. Los cuadros son comparables.

Para un mayor detalle, se pueden consultar las Notas *Gastos por prestaciones a los empleados y Transacciones* con partes vinculadas de las Cuentas Anuales Consolidadas correspondientes al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre 2021 de CIE Automotive, y el Informe Anual de Retribuciones de los Consejeros 2021 y la Política de Remuneraciones, todos ellos disponibles en la web corporativa: <https://www.cieautomotive.com/web/investors-website>

EL MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos

CIE Automotive guía sus actuaciones de acuerdo con sus valores corporativos, a partir de los cuales ha creado una normativa interna para garantizar el comportamiento íntegro de sus miembros, herramientas para su seguimiento y mecanismos para actuar en caso de incumplimiento. En 2021 se ha aprobado la nueva Política de Compliance y prevención de riesgos penales.

Código de Conducta Profesional

El Código de Conducta Profesional proporciona a los miembros de la organización una guía deontológica y los principios de actuación para realizar su actividad laboral. Todas las personas que trabajan en CIE Automotive tienen la obligación de conocerlo y de cumplirlo. Además, el grupo fomenta que sus socios comerciales (*joint ventures*, proveedores, clientes, contratistas y empresas colaboradoras) actúen de forma acorde con el Código y apliquen programas éticos que sean coherentes con sus estándares.

En el propio Código se establecen las herramientas para su seguimiento y los mecanismos para actuar en caso de incumplimiento. Así, la Comisión ASG (Ambiental, Social y de Buen Gobierno), dependiente del Consejo de Administración, es la responsable de supervisar la debida ejecución del Código de Conducta Profesional y su incumplimiento por parte de los integrantes de la organización puede dar lugar a la aplicación de las sanciones que correspondan de acuerdo con la legislación aplicable.

CARTA COORDENADAS NUESTRA RUTA JUNTOS HACIA EL FUTURO GOBIERNO CORPORATIVO ACERCA DE ESTE INFORME

Pautas de conducta de CIE Automotive



Actuación conforme a la ética y la legalidad.



Respeto a las personas y a la sociedad.



Salud y seguridad.



Relaciones éticas con las Administraciones y terceros.



Transparencia, integridad y confidencialidad de la información.



Cumplimiento de obligaciones tributarias y uso adecuado de fondos públicos.



Uso adecuado de recursos y activos.



Protección de la información.



No vulneración de la propiedad intelectual e industrial.

CANAL ÉTICO

CIE Automotive ha establecido un procedimiento de gestión de las notificaciones y consultas relativas a irregularidades o incumplimientos del Código de Conducta Profesional.

Tanto los integrantes de la organización como sus grupos de interés pueden consultar dudas y notificar irregularidades o incumplimientos que falten a la ética, la integridad o atenten contra las pautas establecidas en el Código de Conducta Profesional, a través de los siguientes canales:

Canal ético electrónico:

canaletico@cieautomotive.com

Correo postal dirigido al Departamento de Compliance en la siguiente dirección:

Alameda Mazarredo 69, 8º. 48009 Bilbao (Bizkaia), España.

Información y un canal de comunicación en la [intranet](#) y en la [web corporativa](#).

El Código de Conducta Profesional establece que todas las notificaciones o consultas pueden realizarse de manera anónima.

La tramitación de las notificaciones y consultas corresponde al Departamento de Compliance, y son estudiadas y tratadas de modo confidencial. Los datos de quien interviene serán gestionados de acuerdo a lo establecido en las leyes aplicables para la protección de datos del país de que se trate.

En 2021 se recibieron 25 denuncias a través del canal ético, 15 más que en 2020. Las denuncias estaban relacionadas con:

- Fraude y corrupción (ocho): malas prácticas en varias plantas por parte de personas del Departamento de Compras al incumplir en beneficio propio las condiciones generales de compra de CIE Automotive. Si bien las cantidades no eran significativas ni la cuantía de los contratos con las empresas proveedoras relacionadas afectaba de manera material a los resultados económicos de las plantas implicadas, su existencia afectaba a la imagen y compromiso ético del grupo.

- Gestión de negocio (cinco): relacionadas con la operativa de la empresa con sus grupos de interés.
- Acoso laboral (cinco): casos de actitud incorrecta de superiores jerárquicos con personal de planta.
- La gestión de las personas en la planificación del trabajo en el día a día de las fábricas (tres denuncias en total).
- Discriminación (dos): ante la falta de igualdad de oportunidades.
- Incumplimiento del Código de Conducta Profesional (dos): por incumplimiento de las pautas de conducta por parte de algunas personas empleadas.

En 2020 en cambio, las denuncias estaban relacionadas con la gestión de las personas en la planificación del trabajo en el día a día de las fábricas, la ética profesional e incumplimiento del Código de Conducta Profesional y la gestión del negocio (seis de un total de 10), y hubo dos denuncias relacionadas con acoso laboral, una con discriminación y una con fraude y corrupción.

En todos los casos denunciados en 2021 y comunicados a la Comisión ASG, se tomaron las acciones

oportunas para realizar su estudio, seguimiento y resolución o cierre de las mismas.

Dentro de estas acciones se encuentra el despido de once trabajadores, que participaron en casos de fraude y corrupción y/o de acoso laboral denunciados, así como la mediación de personal del Equipo Directivo y de los departamentos de RRHH correspondientes para solucionar los casos de discriminación y acoso laboral denunciados y evitar que vuelvan a darse, mediante una mayor formación de la plantilla en los valores de la compañía y las pautas del Código de Conducta Profesional.



Políticas corporativas

Este marco ético se desarrolla en una serie de políticas corporativas, elaboradas por cada uno de los departamentos responsables, que son de obligado cumplimiento para todos los integrantes de la compañía. Estas políticas fueron aprobadas por primera vez por el Consejo de Administración en diciembre 2015 y revisadas, actualizadas y vueltas a aprobar la mayor parte de ellas entre 2019 y febrero 2021.

En el ejercicio 2021 se aprobó la nueva Política de Compliance y prevención de riesgos penales, que establece los principios y directrices básicas en materia de cumplimiento normativo y prevención de riesgos penales.

Políticas ASG (Ambiental, Social y de Buen Gobierno)

- > ASG (Ambiental, Social y de Buen Gobierno).
- > Compras.
- > Compromiso ASG de los proveedores.
- > Derechos Humanos.
- > Anticorrupción y fraude.
- > Acción social.

Políticas de Buen Gobierno

- > SCIF (Sistema de Control Interno de la Información Financiera).
- > Control y gestión de riesgos.
- > Gobierno corporativo.
- > Remuneración de los consejeros.
- > Política fiscal.
- > Información y comunicación a los accionistas y a los mercados
- > Política de remuneración al accionista.
- > Política de selección de candidatos a consejero y diversidad en el Consejo de Administración.
- > Política de contratación y relaciones con el auditor de cuentas.
- > Política de Compliance y prevención de riesgos penales.

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
Gobierno Corporativo
ACERCA DE ESTE INFORME

El departamento de Compliance es el responsable de monitorizar el correcto despliegue e implantación de todas las políticas corporativas del grupo.

Ejemplos de esta supervisión en 2021

- Lanzamiento global de formación en el Código de Conducta Profesional en colaboración con el departamento de Recursos Humanos corporativo y los respectivos departamentos a nivel local. Cerca de 6.200 personas realizaron el curso en una plataforma online, mientras que el resto de personas de la organización lo realizaron mediante folletos informativos (test final incluido) disponibles en 16 idiomas.
- Como parte del proyecto de despliegue del Modelo de Compliance, creación de un Manual de Prevención de Riesgos Penales específico para EE.UU. y actualización del relativo a China.
- Ampliación del alcance de los dos cursos de formación en responsabilidad penal y anticorrupción hasta un total de 600 personas, todas ellas miembros de los Comités de Dirección de las plantas, donde además de formarse realizaron una evaluación final de la misma con preguntas relacionadas con el [Manual de Prevención de Riesgos Penales](#) y con la [Política de Anticorrupción y Fraude](#).
- Colaboración con el Departamento de Compras corporativo para actualizar toda la documentación relativa a la Cadena de Suministro y los requerimientos en materia de información no financiera de los grupos de interés.

Lucha contra la corrupción y el soborno

CIE Automotive está comprometida en la lucha contra el fraude y la corrupción en todas sus formas, incluidas la extorsión y el soborno, y en el desarrollo de políticas concretas referentes a esa área. Este compromiso queda patente en su adhesión a los diez principios recogidos en el Pacto Mundial de Naciones Unidas.

Además de contar con el [Código de Conducta Profesional](#), en cuyas pautas se insta a la lucha contra el fraude y la corrupción, dispone de una [Política de Anticorrupción y Fraude](#), donde se indica que la relación con personal funcionario y autoridades públicas debe sustentarse sobre los principios de transparencia, integridad, objetividad, imparcialidad y legalidad.

La compañía es políticamente neutral y no financia, directa ni indirectamente, ni en España ni en el extranjero, a partidos políticos ni a sus representantes o candidatos.

El departamento de Auditoría Interna tiene como parte de sus funciones, supervisar que las compañías del grupo operan de acuerdo a los valores corporativos y siempre de acuerdo a la legalidad.

Al igual que en 2020, durante 2021 no han existido casos jurídicos públicos relacionados con la corrupción interpuestos contra la organización o sus personas empleadas.

205-2

205-3

419-1

Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales

El grupo cuenta desde 2015 con un Modelo de Prevención de Riesgos Penales, actualizado en octubre 2019, con una Unidad de Apoyo con poderes autónomos de iniciativa y control en el seno de la organización, encargada de velar por el cumplimiento del mismo. La compañía se apoya en este modelo como medida para luchar contra el blanqueo de capitales, además de la formación en el Código de Conducta Profesional y la aplicación de las políticas corporativas.

Como parte del proyecto de despliegue del Modelo de Compliance, se ha creado un Manual de Prevención de Riesgos Penales específico para EE.UU. y actualizado el relativo a China, tal y como se comenta con anterioridad.

Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno

Con el objetivo de impedir o reducir al máximo la probabilidad de que se produzcan prácticas de carácter irregular y asegurar, en cuanto se detecten, el cese de las mismas y la exigencia de responsabilidades, se ha creado en 2021 una Política de Compliance y prevención de riesgos penales, un nuevo manual específico para EE.UU. y actualizado el relativo a China, así como el despliegue del modelo de Compliance penal en EE.UU. y Chequia, en línea con el trabajo realizado desde 2019 en México y Brasil y que continuará en los próximos ejercicios hasta cubrir todos los países en los que opera la compañía.

Además, la Comisión de Auditoría y Cumplimiento autorizó la ampliación del alcance de los dos cursos de formación en materia de responsabilidad penal y anticorrupción hasta un total de 600 personas, logrando así cubrir tanto las personas miembros del Consejo de Administración y Alta Dirección,

como las del Equipo Directivo global y Comités de Dirección locales, y el lanzamiento con alcance global de formación en materia del Código de Conducta Profesional a todas las personas que forman el grupo.

Todos los cursos han sido desarrollados por el departamento de Compliance y el Secretario del Consejo de Administración, con la colaboración de la empresa consultora externa Thomson Reuters. En ellos se informa e insiste en:

- El actual marco ético y de Compliance penal de la compañía: Código de Conducta Profesional y Manual de Prevención de Riesgos Penales.
- Los órganos de gobierno responsables dentro de la compañía: Consejo de Administración, Comisión de Auditoría y Cumplimiento, Comisión ASG, todos ellos asistidos por el departamento de Auditoría Interna.

- Las políticas (Política de Anticorrupción y Fraude) y controles existentes para prevenir la corrupción y demás prácticas irregulares, así como los procedimientos para la identificación, evaluación, gestión y control de los potenciales riesgos y de los impactos asociados, y los canales existentes (Canal Ético y su Reglamento) para la denuncia de posibles incumplimientos del Código de Conducta Profesional.

Como se indicó con anterioridad, en 2021 se recibieron nueve denuncias a través del canal ético directamente relacionadas con fraude y corrupción, para la que se tomaron las medidas oportunas para realizar su estudio, seguimiento y resolución y cierre de las mismas. Dentro de estas acciones se encuentra el despido de nueve personas que participaron en algunos de los casos de fraude y corrupción denunciados.

406-1

407-1

408-1

Defensa de los Derechos Humanos

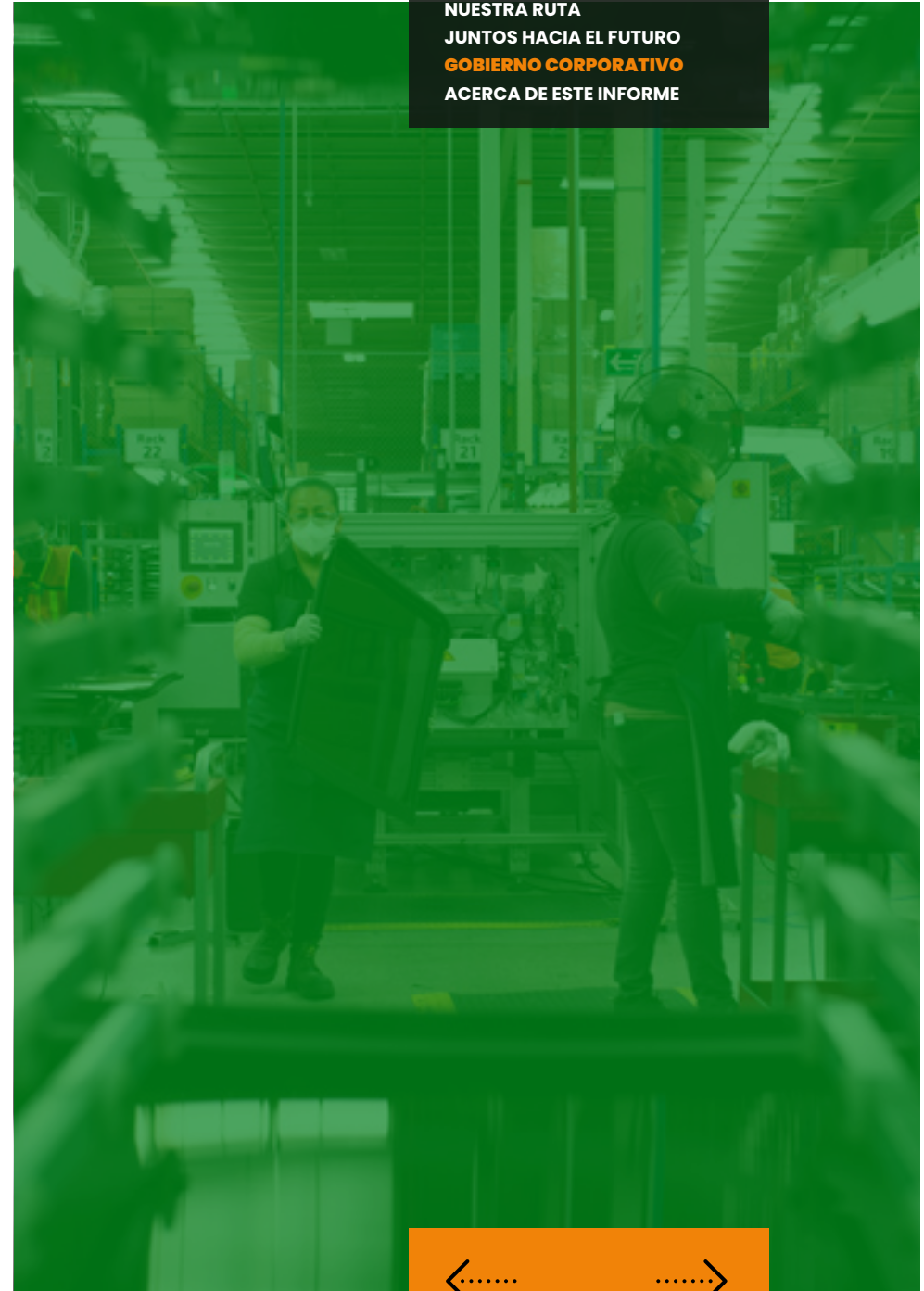
CIE Automotive defiende los derechos inherentes a todas las personas, reconocidos universalmente y recogidos en el Pacto Mundial de Naciones Unidas, al que se adhirió en 2015. Este compromiso con los Derechos Humanos se plasma en su [Política de Derechos Humanos](#), por la que se compromete a respetarlos en todas sus actividades y a aplicarla no solo a sus empleados, sino también a los clientes, proveedores, así como a las comunidades que circundan sus instalaciones, incluidos los pueblos indígenas.

De esta forma, rechaza el trabajo infantil o forzoso y la discriminación en el empleo y la ocupación; fomenta el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva; y cumple con la legislación de los países donde opera, de acuerdo con los derechos internacionalmente reconocidos y con su propia Política de Derechos Humanos.

La Política de Derechos Humanos cumple con los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionados con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva

Cabe destacar que, al igual que en 2020, en 2021 no se recibieron denuncias relacionadas con la vulneración de los derechos humanos, considerando como tales, según la Declaración de Naciones Unidas, el derecho al trabajo y a una remuneración equitativa y satisfactoria que asegure una existencia conforme a la dignidad humana.

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME



Gestión de RIESGOS

102-29

102-30

102-31

CIE Automotive cuenta con un Sistema de Control y Gestión de Riesgos (SGR) para reducir a niveles tolerables aquellos riesgos que, de materializarse, podrían hacer peligrar sus objetivos estratégicos. Este modelo, establecido en su Política de Control y Gestión de Riesgos, sigue la metodología ISO 31000 y es responsabilidad del Consejo de Administración, quien delega en la Comisión de Auditoría y Cumplimiento su supervisión y correcto funcionamiento. En 2021 se procedió al despliegue del modelo de *compliance* penal en Chequia y EE.UU. así como la realización por primera vez de un mapa de riesgos penal específico para cada una de las regiones donde se ha desplegado el modelo.

Sistema de gestión de riesgos

El SGR de CIE Automotive permite asegurar razonablemente que todos los riesgos significativos – estratégicos, operacionales, financieros (ver Política sobre el Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF)), no financieros, ASG (Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno) y de cumplimiento– son prevenidos, identificados, evaluados y sometidos a un seguimiento continuo. Dichos riesgos son aprobados por el Consejo de Administración y gestionados en función de los niveles de apetito y tolerancia a los mismos.

Con un compromiso fuerte y sostenido por parte de la Alta Dirección y el Equipo de Dirección, así como una planificación estratégica rigurosa, CIE Automotive pretende lograr un entorno donde exista la capacidad de trabajar con riesgos de manera controlada, gestionándolos de una manera activa, tratando de que, de su adecuada gestión y aportación de valor, surjan nuevas oportunidades.

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

Principios del sistema de control y gestión de riesgos

- > Potenciar una visión constructiva del concepto de riesgo.

- > Compromiso y competencia de las personas que participan en él.

- > Utilizar un lenguaje común.

- > Comunicación transparente en toda la organización.

Procedimiento de elaboración y alcance del mapa de riesgos

La elaboración anual del Mapa de Riesgos, aplicable para toda la organización, es el resultado del SGR y recae sobre la Alta Dirección y el Equipo de Dirección, quienes evalúan los riesgos previamente identificados:

- Desde una perspectiva residual: considerando los controles que CIE Automotive ya tiene implantados para mitigar el posible efecto de esos riesgos.
- En base a su probabilidad de ocurrencia (pasada y futura):

	5 - Muy alta	4 - Alta	3 - Media	2 - Baja	1 - Muy baja
	> 80%	61% - 80%	31% - 60%	10-30%	<10%
Probabilidad pasada	Riesgo materializado más de 5 veces en los últimos 2 años.	Riesgo materializado más de 5 veces en los últimos 5 años.	Riesgo materializado más de 5 veces en los últimos 10 años.	Riesgo materializado de 1 a 4 veces en los últimos 10 años.	Riesgo no materializado o materializado hace más de 10 años.
Probabilidad futura	La materialización del riesgo afectará a la organización de forma inminente (en el presente ejercicio).	La materialización del riesgo afectará a la organización en el plazo de un año (el ejercicio siguiente).	La materialización del riesgo afectará a la organización en el plazo de dos años.	La materialización del riesgo afectará a la organización en el plazo de cinco años.	La materialización del riesgo afectará a la organización en un plazo superior a cinco años.



- En base a su impacto en tres dimensiones: económica, organizacional y/o reputacional.

	5 – Muy grave	4 – Grave	3 – Significativo	2 – Leve	1 – Muy leve
Impacto económico	El EBITDA se reduce forma muy grave. Se genera un impacto negativo en CE* >5%.	El EBITDA se reduce de forma grave. Se genera un impacto negativo en CE >3,5% y hasta un 5%.	Se reducen de forma relevante las expectativas de EBITDA. Se genera un impacto negativo en CE >1,5% y hasta un 3,5%.	Se reducen levemente las expectativas de EBITDA. Se genera un impacto negativo en CE >0% y hasta un 1,5%.	Se mantiene el nivel de EBITDA actual.
Impacto organizacional	La materialización del riesgo requiere la intervención del Consejo de Administración.	La materialización del riesgo requiere la intervención del CEO.	La materialización del riesgo puede ser resuelta a nivel corporativo.	La materialización del riesgo puede ser resuelta a nivel de cada división.	La materialización del riesgo puede ser resuelta a nivel de cada planta.
Impacto reputacional	Pérdida de reputación por diversas actuaciones que afectan de forma severa la imagen y cotización de la acción.	Pérdida de reputación por diversas actuaciones que afectan a la imagen y cotización de la acción.	Ocurrencia de un suceso que aparece en medios de comunicación relevantes y llega a ser conocido por el regulador/analistas.	Ocurrencia de un suceso que aparece en medios de comunicación locales.	Sin impacto.

*CE = Cuenta de Explotación

En la elaboración del presente Mapa de Riesgos general han participado un total de 233 personas (cuatro veces más que en 2020). Esto es debido a que en 2021 tanto el riesgo climático como el penal cuentan con su propio mapa compuesto por las valoraciones específicas de técnicos o responsables que no participaban hasta ahora.

Todas las personas que han participado han respondido considerando el alcance de cada uno

de los riesgos dentro del horizonte temporal hasta 2025, salvo en el caso del riesgo climático cuyo horizonte es 2050, y para su ámbito geográfico y tecnológico, por lo que hay personas que pueden valorar un riesgo para más de una región y más de una tecnología.

Este proceso está coordinado por el Departamento de Compliance, quien anualmente presenta el resultado a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento

para su supervisión y aprobación, y posteriormente, esta informa al Consejo de Administración.

En línea con los ejercicios anteriores, se elaboró un Mapa de Riesgos global, por región, por tecnología, y por región y tecnología, donde se muestra la cuantificación en euros del impacto en el EBITDA de la posible materialización de cada riesgo, según los parámetros definidos, así como la evolución de los principales riesgos en los últimos

tres años en todas las categorías detalladas. Además, como novedad este año, el mapa muestra también el total de controles lanzados en el ejercicio a cada región y tecnología, pudiendo llegar a ver el cumplimiento de control interno por planta con el detalle de controles, responsables y evidencias específicas.

Todo el proceso está monitorizado por la herramienta de gestión interna SAP GRC.



Riesgos evaluados en 2021

A continuación, se listan los riesgos financieros y no financieros a los que se enfrenta el grupo y que son evaluados para la elaboración del Mapa de Riesgos, clasificados en función de las áreas clave para la compañía:

102-15



Las personas

- Garantizar la seguridad y salud de las personas del grupo en el ejercicio de su actividad.
- Pérdida de la cultura corporativa, base del éxito del modelo de negocio de la compañía.
- No disponer de un plan de sucesión para el personal clave.
- Falta de equipo humano para mantener el crecimiento de la compañía.
- No disponer de una política de formación y de cantera.



Derechos Humanos

- Incumplimiento del Código de Conducta Profesional por parte de las personas que forman el grupo.



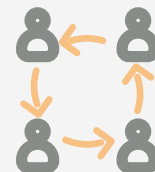
Corrupción y soborno

- Riesgo penal.
- Incumplimiento de la legislación en cualquier región donde opera la compañía.
- Incumplimiento de los diez principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, del que la compañía es socio firmante desde 2015, y no contribuir con el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con los que la empresa está más alineada.



Finanzas

- Fiabilidad del *reporting* financiero.
- Disponer de una estrategia fiscal agresiva o que los riesgos que consideramos administrables se vuelvan inmanejables.
- Riesgo financiero, entendido como riesgo de mercado: de tipo de cambio, de precio y de tipos de interés; riesgo de liquidez y riesgo de crédito.



Sociedad

- Riesgo reputacional derivado de actividades no ligadas directamente a la operativa de la empresa.
- No alinear la cadena de suministro con los compromisos en materia ASG del grupo.
- Cambio en las tendencias del mercado.
- Incumplimiento de las expectativas del cliente.
- Gestión del crecimiento inorgánico.
- Ciberseguridad y privacidad de los datos.



Medioambiente

- Impacto del cambio climático en la consecución de los objetivos estratégicos.

MAPA DE RIESGOS 2021

El Mapa de Riesgos de 2021 confirma y asienta los riesgos más intrínsecos al sector y su evolución, como son el de **cambio en las tendencias del mercado** y la **satisfacción del cliente**, y otro propio de la trayectoria, crecimiento y futuro de CIE Automotive, que es la **gestión del crecimiento inorgánico**, así como nos muestra la creciente preocupación en la compañía por el **cambio climático** y su impacto en la consecución de los objetivos estratégicos.

Además, incide en la preocupación por la **ciberseguridad** y el perjuicio económico que una mala gestión de la misma puede suponer, y vuelve a traer a un primer plano tanto el **riesgo financiero** como la **gestión de una cadena de suministro sostenible**, como consecuencia del cambio en las condiciones financieras derivado de los incrementos de los precios de las materias primas y de la escasez generada por los problemas globales de suministro, que nos está haciendo volver a una situación de inflación, lo que puede llevar a una eliminación de las medidas proteccionistas con la consecuente subida de los tipos de interés.

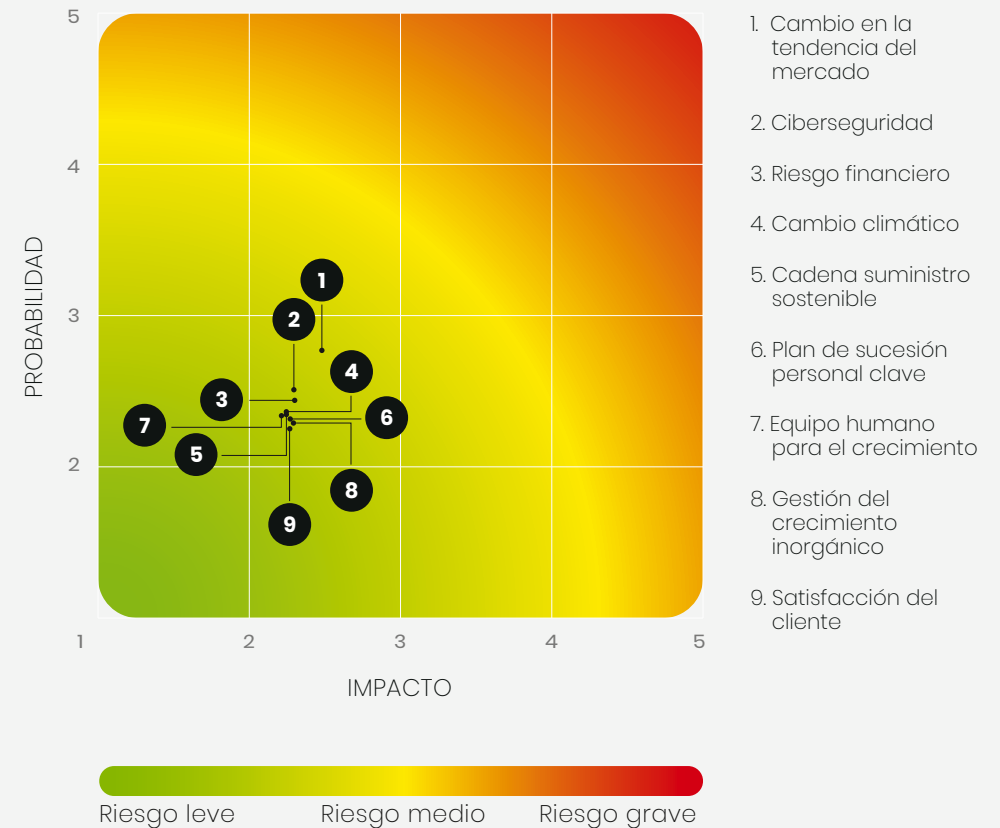
En todos estos escenarios es clave el cuidado del mayor activo de la compañía, las personas, y los riesgos que aquí residen: disponer de un **equipo humano** preparado y de un adecuado relevo generacional (**plan de sucesión**).

Por otro lado, también es de destacar que las acciones realizadas y los controles aplicados durante el ejercicio 2021 han mitigado determinados riesgos considerados prioritarios en 2020 y que ya no figuran entre los principales, entre los que destaca la percepción de posibles casos de **fraude** y **corrupción** dentro de la compañía. Las medidas y controles desarrollados por la compañía, junto a la formación al respecto, producen un efecto claramente disuasorio.

Descripción y planes de acción de los principales riesgos

A continuación, se detallan los riesgos principales del Mapa de Riesgos de la compañía con probabilidad de materializarse dentro del horizonte del Plan Estratégico, que tendrían un impacto a nivel económico, organizacional y/o reputacional. Cabe destacar que ningún riesgo ha sido valorado con probabilidad alta de materializarse, ni con un impacto grave o muy grave.

Mapa de riesgos generales en 2021



Riesgos con probabilidad media e impacto leve-significativo



Cambio en las tendencias del mercado

En el sector de automoción se están produciendo cambios disruptivos de mercado para los que hay que estar preparado, y la compañía tiene que ser flexible para adaptarse a las necesidades actuales o futuras de los clientes, así como a las cada vez más exigentes demandas regulatorias.

Las nuevas tecnologías del automóvil (como por ejemplo vehículos eléctricos, o con fuentes de energía alternativa, la evolución del motor diésel y los objetivos de reducción de emisiones) reducen la demanda de algunos de nuestros productos estratégicos e introducen otros sistemas y componentes. Además, esto hace que la capacidad ociosa global incremente la competencia y presione fuertemente los precios a la baja, reduciendo consecuentemente los márgenes. Las nuevas tendencias analizadas en diferentes apartados introducen cambios a una velocidad elevada.

Plan de acción

La compañía reforzará su modelo de flexibilidad para adaptarse así a las necesidades actuales o futuras de los clientes y las nuevas tendencias. La diversificación del portfolio de productos dará una capacidad de adaptación diferencial frente al resto de competidores. Un portfolio donde más de ocho de cada diez productos son independientes del sistema de propulsión que tenga el vehículo y por tanto sin impacto debido al proceso de electrificación del sector. Para el resto de componentes se está trabajando tanto desde el punto de vista tecnológico como de mercado para maximizar las oportunidades que están surgiendo en los ámbitos de las áreas de batería, motor y electrónica de potencia o caja de cambios.

> Más información en los apartados "CONTEXTO Y TENDENCIAS del mercado de automoción", "Nuestro MODELO DE NEGOCIO, una base fiable", y "TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN, la autopista hacia el futuro"

En el ámbito de la digitalización, la entrada de la Factoría 4.0 puede implicar cambios operativos, como por ejemplo el impacto en la gestión de RRHH por el cambio en las competencias requeridas. La no capacidad de responder podría derivar en grandes dificultades para captar nuevo negocio o mantener el actual, y la consecuente pérdida de competitividad en determinadas regiones, que impliquen grandes reestructuraciones para incrementar la eficiencia interna.

Por último, hay que destacar el gran impacto que la crisis sanitaria del COVID-19 y la escasez de semiconductores está teniendo en nuestro sector, unida a la escasez de suministros global, donde no se espera recuperar los volúmenes de producción globales de 2017 hasta 2024.

En relación al riesgo de aquellos productos que no tienen un sustituto claro en los vehículos de cero emisiones, CIE Automotive se propone aumentar la presencia en aquellos que suponen mayor contribución al aligeramiento del vehículo (elementos forjados de chasis y suspensiones), aumentar la presencia en mecanizado de ejes y engranajes, y ser activos en los outsourcing de tecnologías tradicionales que externalizarán los clientes para centrarse en nuevos retos, como la conectividad, la conducción autónoma y la oferta de soluciones basadas en software embarcadas en el vehículo. A su vez se pone en valor el proceso de innovación desarrollado en esas áreas que, mediante su despliegue en los próximos años, dará un diferencial de competitividad para



Riesgos con probabilidad media e impacto leve-significativo

asegurar que la compañía salga ganadora en el proceso de aprovechamiento de la oportunidad de consolidar el mercado resultante.

Se han fijado objetivos comerciales anuales a la espera de que el mercado y sus clientes incrementen los volúmenes, a la vez que captamos nuevos *players* del mercado claves en movilidad.

La apuesta por el área de confort se ve reforzada por las tendencias que remarcan la creciente importancia que le da el usuario a las características asociadas a estas funciones en el momento de la decisión de compra. La compañía aprovechará esta oportunidad de crecimiento al igual que el resto de áreas donde el tipo de propulsión no tiene ninguna influencia.

CIE Automotive lleva ya tiempo trabajando en la generación de conocimiento, capacitación y formación de sus empleados en las nuevas aptitudes requeridas por la digitalización del sector y de nuestras plantas. Así mismo colabora con entidades tecnológicas, y centros de formación y universidades para la creación, identificación y atracción del talento en estas áreas. Es de remarcar el impulso que se está dando por parte de la compañía al área de formación dentro del Grupo de Pilotaje de Fabricación Avanzada liderado por el Gobierno Vasco.

El paso hacia una economía más descarbonizada pondrá en valor los esfuerzos que compañías como CIE Automotive vienen realizando desde hace años en la introducción de conceptos de ecodiseño desde etapas tempranas del desarrollo y la búsqueda de la circularidad en todos los procesos de la compañía.

Lo que sí parece claro es que, a medio plazo, las empresas de automoción pueden salir reforzadas de la crisis si son capaces de adaptarse al nuevo escenario, previsiblemente

caracterizado por los siguientes factores, donde CIE Automotive ya está trabajando:

- Reducción de la sobrecapacidad del sector.
- Procesos de concentración: menos *players*, pero de mayor tamaño, más diversificados y con mayor resiliencia ante futuras crisis.
- Colaboraciones estratégicas que permitan racionalizar las inversiones para adaptarse a las transformaciones del sector.
- Mayor control y disciplina financiera de las empresas.
- Ecoeficiencia y circularidad.
- Compromiso con la mitigación del impacto ambiental.

El modelo de negocio de CIE Automotive ya ha demostrado su carácter resiliente en distintas crisis, al combinar la diversidad geográfica, comercial y tecnológica con un modelo de gestión descentralizado y una estricta disciplina financiera.

La globalización ayuda a reducir los riesgos de mercado debido a los diferentes ritmos de introducción de los cambios y tendencias que se dan en cada mercado y área geográfica. Incluso las lecciones aprendidas en un área servirán para aprovechar las oportunidades y mitigar los riesgos de una manera más eficaz en otra geografía o mercado.

Por último y a corto plazo, la compañía tiene su foco en garantizar la disponibilidad de las materias primas, para lo que está reforzando su modelo de compras GLOCAL (Gestión Global con Aplicación Local) combinado con la multilocalización, para estar cerca de los fabricantes y no depender de cadenas de suministro globales.

Riesgos con
probabilidad
media e impacto
leve-significativo



Ciberseguridad

La ciberseguridad, entendida como la protección de activos de información, a través del tratamiento de amenazas que ponen en riesgo la información que es procesada, almacenada y transportada por los sistemas de información que se encuentran interconectados, se ha convertido hoy en día en uno de los mayores riesgos a los que se enfrentan las

empresas. Hay que prestar especial atención a los usuarios y su uso inadecuado, a la subcontratación de servicios y a los posibles siniestros (robo, incendio, ...etc.). Además, la actual crisis sanitaria ha llevado a un incremento del teletrabajo y las redes de comunicación están más expuestas a posibles ataques.

Plan de acción

CIE Automotive comenzó en 2018 un proyecto para la protección de dichos activos con una metodología de reingeniería de procesos e ingeniería social, basada en los principales estándares de referencia internacional con objeto de gestionar la seguridad de la información en tiempo real, manteniendo la trazabilidad de todos los procesos de gestión de seguridad. Los servicios sobre los que se ha trabajado desde el comienzo del proyecto hasta la actualidad han sido:

- SOC (*Security Operations Center*).
- SIEM (*Security Information and Event Management*).
- *Incident Response*.

Como complemento a estas acciones, también se ha trabajado en mejorar las políticas de acceso y uso de los sistemas de información, planes de contingencia ante pérdida de datos e instalaciones y mejora de antivirus.

Además, en 2021 se han realizado otras nuevas acciones como parte del plan de acción:

- Un proyecto de consultoría Ciber para determinar los potenciales riesgos Ciber a los que se pudiera enfrentar el grupo a nivel de sistemas. El proyecto consta de tres fases:
 - Identificación de escenarios (realizado).
 - Cuantificación de riesgos (en proceso).
 - Evaluación ECOR, que es una metodología del consultor para calcular el impacto (en proceso).

Una vez finalizadas en 2022 estas tres fases, CIE Automotive podrá determinar la tipología de acciones a implementar para minimizar riesgos, además de potencialmente decidir la contratación de una póliza Ciber que mejor se adecue a las necesidades reales detectadas.

Riesgos con probabilidad media e impacto leve-significativo

- Monitorización específica realizada por la empresa CybelAngel. Los puntos que se monitorizan son *Data Breach Prevention, Domain Protection, Account Takeover Protection, Asset Discovery and Monitoring* y *Dark Web Monitoring*. Desde septiembre 2021 y con el alcance de personas recopilado para la formación online del Código de Conducta (cerca de 6.200 a nivel global), se ha fomentado la concienciación y formación con cuatro campañas de *Phishing*, entre otros.

Por último, a nivel global se ha realizado un gran esfuerzo en formar a las personas de la compañía, con especial foco en los departamentos más críticos como son los de finanzas y cadena de suministro, vía comunicaciones oficiales corporativas por email o como parte de formaciones más globales como las del Código de Conducta.

Riesgos con probabilidad baja-media e impacto leve-significativo



Riesgo financiero

Las actividades del grupo exponen al mismo a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio, riesgo por tipo de interés en los flujos de efectivo y riesgo de precio), riesgo de crédito, riesgo de liquidez y riesgo de precio de materias primas.

> Para un mayor detalle de las acciones realizadas véase la Nota 34 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2021, el apartado 5. "Gestión del riesgo" del Informe de Gestión 2021 y los apartados "Disciplina financiera" y "Resultados económicos" del Informe Anual.

Plan de acción

La gestión, cuya responsabilidad es de la Dirección Financiera del grupo, se concreta en la búsqueda de una óptima estructura de capital, combinando la contratación de coberturas naturales y/o derivados no especulativos que se adapten a nuestro perfil de riesgos, logrando una gestión activa de los potenciales riesgos de tipo de cambio, buscando siempre, el equilibrio entre las monedas de generación y endeudamiento.

El programa de gestión de riesgo global del grupo se centra en la incertidumbre de los mercados financieros, y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del grupo.

Una activa gestión de gastos financieros, ampliación del periodo medio de la deuda, así como la optimización

del circulante para conseguir la reducción de la deuda garantizando siempre la adecuada reserva de liquidez.

Adicionalmente la gestión financiera se focaliza en diversificar las fuentes de financiación. De este modo la financiación bancaria, la financiación institucional y la proveniente del mercado de capitales conviven para conseguir un adecuado equilibrio. Así mismo la búsqueda de financiadores globales ayuda a mitigar riesgos.

Riesgos con probabilidad baja-media e impacto leve-significativo



Cambio climático

> Para ver tanto el detalle de los riesgos climáticos como los planes de acción realizados, así como algunos de los KPI más relevantes, véase apartado "Gestión de los riesgos medioambientales", apartado "Mapa de los riesgos climáticos". Además, pueden verse también la Nota 34 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2021, así como el apartado 5. "Gestión del riesgo" del Informe de Gestión 2021.

Riesgo de no cumplir con los objetivos estratégicos como consecuencia del cambio climático:

- Riesgos de transición: riesgos que surgen de la transición a una economía más descarbonizada y resistente al clima que incluyen riesgos políticos, legales, tecnológicos, de mercado y reputacionales. Los cambios en la legislación local, nuevos acuerdos internacionales (Cumbre de Glasgow), límites de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), cumplimiento de la normativa sobre emisiones y huella de carbono, etc., pueden derivar en incumplimientos de la organización y en consecuencia en un grave impacto reputacional y en sanciones, tanto económicas como cese de actividad.
- Riesgos físicos: riesgos que afectan a la disponibilidad y suministro de agua y energía para los procesos de producción: extracción de materias primas, refrigeración de la maquinaria, procesos de limpieza, etc. Estos riesgos se categorizan en:
 - Riesgos físicos agudos: que surgen de eventos puntuales extremos como tormentas, inundaciones, incendios u olas de calor.
 - Riesgos físicos crónicos: debidos al calentamiento global, como subida del nivel del mar, reducción de la disponibilidad de agua, pérdida de la biodiversidad y cambios en la productividad de la tierra y el suelo.



Cadena de suministro sostenible

> Más información sobre el modelo GLOCAL en el apartado "Colaborando con los mejores Proveedores"

La gestión sostenible de la cadena de suministro y la alineación de las empresas proveedoras con los compromisos ASG adquiridos por el grupo, es clave para el éxito del Plan ASG 2025.

Desde la firma de un contrato con el cliente ya nos comprometemos a asegurar la gestión sostenible de nuestra cadena de suministro y por ello, necesitamos gestionar de forma sistemática los aspectos ASG de la misma, para contribuir a crear entornos productivos sostenibles, en los que además se garantice la promoción y respeto de los derechos humanos y laborales de las personas empleadas en ella, su

compromiso con el entorno y el medioambiente, así como el marco ético bajo el que desarrolla sus actividades.

Además, una de las principales lecciones aprendidas de la crisis de la COVID-19 es la necesidad de prepararse para lo inesperado. La complejidad creciente del entorno internacional, en el que la geopolítica, las crecientes regulaciones y los desastres naturales asociados al cambio climático cobran cada día un mayor protagonismo, obligan a las empresas a monitorizar y tratar de anticipar posibles interrupciones futuras en sus negocios.



Riesgos con probabilidad baja-media e impacto leve-significativo

Plan de acción

Una de las claves del éxito del modelo de negocio de CIE Automotive es la descentralización, y en lo que a la gestión de la cadena de suministro se refiere, ser GLOCAL ha ayudado claramente a ello, creando así una cadena flexible y resiliente, atenta para anticiparse a los acontecimientos, que diseña estrategias capaces de atenuar sus efectos, y centrada siempre en las necesidades del cliente, cuyos estándares de calidad contemplan, no solo el producto, sino un servicio continuado, transparente y que responda con rapidez a los cambios.

Una gestión GLOBAL dado que existen procedimientos comunes y un sistema de monitorización objetiva de calificación ASG de la cadena de suministro (vía Portal de proveedores) que, con independencia del área geográfica mundial, establece los



Personas

Gestionar el actual y esperado ritmo de crecimiento requiere de la consolidación y desarrollo del mejor activo de la compañía, las personas.

Un posible exceso de dependencia de personal clave y la falta de un plan de contingencia definido, puede llevar a que ante la pérdida del mismo se produzca un impacto negativo en la actividad de la compañía por inestabilidad en el proceso de toma de decisiones, descoordinación en la

Plan de acción

De manera continua se mejoran las condiciones laborales del equipo humano actual para hacerlas capaces de atraer talento a la organización. La estructura de recursos humanos ha de contar con el conocimiento, la habilidad, experiencia

requisitos que han de cumplirse para ser parte de la misma. Y una implementación LOCAL que permite una rápida ejecución y monitorización de los posibles riesgos.

Esta gestión GLOCAL conlleva además otras ventajas tales como la reducción en la huella de carbono, el menor impacto de la logística inversa de devolución, la menor vulnerabilidad a cambios regulatorios y a fluctuaciones de tipos de interés, cambiarios y arancelarios.

> Más información en los apartados "Gestionando la diversidad de nuestros empleados" y "Propuesta de valor a los trabajadores"; subapartados "Organización del tiempo de trabajo" y "Formación y desarrollo profesional"

actividad diaria o pérdida de conocimiento necesario para el desarrollo de la actividad.

Por ello, es clave establecer una política unificada y consensuada de formación y de cantera cuyo objetivo sea planificar, evaluar y mejorar las competencias actuales y futuras de los trabajadores para alcanzar los objetivos estratégicos de CIE Automotive. Además, la continua necesidad de contratar, entrenar y retener profesionales es un gran desafío en los próximos años.

o autoridad necesaria para asumir responsabilidades de manera adecuada, y evitar en la medida de lo posible la saturación de los equipos de gestión de proyectos.

Riesgos con probabilidad baja-media e impacto leve-significativo

El departamento de RRHH corporativo en colaboración con la Alta Dirección y con las distintas áreas geográficas y Divisiones de Negocio, trabaja en las siguientes iniciativas:

- Planes de contratación anuales de recién titulados con seguimiento personalizado desde cada División de Negocio.
- Plan de Desarrollo Profesional (PDP) para directivos y mandos intermedios de cada una de las Divisiones de Negocio. Es fundamental la motivación y la retención del talento que impliquen el orgullo de pertenencia a la compañía.
- Identificación de perfiles con alto potencial.
- Planes de sucesión de aquellos puestos clave para la consecución de los objetivos estratégicos.

- Incremento de los planes de formación generales, muestra de ello es el mayor número de horas de formación. CIE Automotive es consciente de que su competitividad y sostenibilidad en el tiempo depende, en gran medida, de la formación de sus trabajadores. Por ello, la compañía capacita a sus profesionales ofreciéndoles oportunidades de crecimiento a través de la formación y la movilidad.
- Incremento de la flexibilidad laboral, como por ejemplo favoreciendo la flexibilidad en los horarios de entrada y de salida, adecuación de la jornada laboral para preservar el entorno familiar, posibilidad de teletrabajo, concesión de días adicionales de baja por paternidad y maternidad al margen de los establecidos por ley, y medidas de protección a las mujeres embarazadas.

Además, es importante remarcar que dentro del Plan ASG 2025, existen acciones y KPI específicos para monitorizar que este riesgo no impacte en la compañía.



Gestión del crecimiento inorgánico

En línea con el Plan Estratégico, el histórico y también previsible ritmo de crecimiento inorgánico requiere de un mayor control de las operaciones e inversiones. Las nuevas incorporaciones requerirán un esfuerzo inicial para ajustar sus respectivas culturas y valores al modo de hacer, a los modos de gestión y a los umbrales de rentabilidad de CIE Automotive. Además,

tener socios locales (*joint ventures* y/o *partners* con empresas y organismos tanto privados como públicos), puede generar conflictos y desconfianza que repercutan de forma directa en la evolución del negocio, así como ser foco de corrupción en el cumplimiento de normativas internacionales.

Riesgos con probabilidad baja-media e impacto leve-significativo

Plan de acción

CIE Automotive está realizando un gran esfuerzo para inculcar el modelo de negocio y la cultura corporativa en las nuevas integraciones. Dentro de las acciones más destacadas se encuentran:

- Participación del equipo gestor en las operaciones corporativas de M&A.



Incumplimiento de las expectativas del cliente

Una gestión incorrecta de los nuevos proyectos y de las operaciones no permitiría alcanzar los estándares definidos,

Plan de acción

La respuesta al cliente es sin duda uno de los puntos que con mayor garantía se cubren desde todos los ámbitos de CIE Automotive. Los principales Procesos de Negocio* de la compañía se centran en asegurar el cumplimiento de las expectativas del cliente en todas las fases de la relación con ellos. Así, el Proceso 2 garantiza que todo el proceso de búsqueda y captación de nuevo negocio se haga con la mayor eficacia posible y buscando la satisfacción del cliente. Ya en esta fase se analizan todos los requerimientos, especificaciones y necesidades del cliente para ofrecer una propuesta que los cumpla y que se constata en revisiones técnicas, de calidad y de cadena de suministro con el cliente. Si se logra la captación, el Proceso 3 de la compañía garantiza que el lanzamiento e industrialización del proyecto se realiza según los máximos estándares, incluyendo diferentes herramientas de control que son estándares en el sector como AMFEs de producto y proceso, validaciones del producto y de su fabricación, planes de control, lanzamientos prototipos, muestras, revisión continua

*(Ver mapa de procesos en página 193).

- Definición e implantación de un modelo de gestión claro que permita tomar el control de las nuevas compañías con rapidez.
- Fomentar la flexibilidad y disponibilidad de las personas internas clave para abordar el desembarco.

> Más información en los apartados "Buscando la excelencia para nuestros CLIENTES" y "Referentes de calidad"

pudiendo producirse un incumplimiento contractual (p.ej. en plazos, hitos o calidad).

de las especificaciones con especial foco en las características especiales, de reglamentación y de seguridad. Finalmente una vez alcanzados los estándares acordados en el lanzamiento se pasa a suministrar en serie bajo los procedimientos y herramientas del Proceso 4 de CIE Automotive. Todos estos procesos y herramientas se ajustan a los estándares más exigentes del sector y se auditan tanto internamente como por tercera parte de manera continua.

Por supuesto, existen numerosos Procesos de la compañía que alimentan transversalmente a estos ya mencionados para garantizar la satisfacción del cliente, la transferencia del conocimiento a sus proyectos, la máxima calidad de la cadena de valor y el uso de adecuado de las personas, recursos y equipos que demande el cliente. Adicionalmente buscamos adelantarnos a sus necesidades a través de la innovación como motor que asegure nuestra colaboración a largo con el cliente, esta innovación se rige por el Proceso 1 de la compañía.

Riesgos mitigados durante el ejercicio

Gracias a las acciones realizadas durante el ejercicio 2021, se ha conseguido mitigar la probabilidad de materializarse los siguientes riesgos, considerados prioritarios en 2020, y no considerados como prioritarios dentro del Mapa de Riesgos de 2021.



Riesgo penal

Durante los últimos años, y agudizado en el contexto de crisis sanitaria global, hemos asistido a un repunte del fraude (en cualquiera de sus categorías y regiones a nivel global), y CIE Automotive está trabajando en un objetivo doble: prevenir y atenuar posibles conductas irregulares, e informar al mercado de los mecanismos internos disponibles que garantizan la fiabilidad de la información financiera y no financiera.

En el entorno internacional actual con múltiples localizaciones, la exposición del grupo es mayor y en consecuencia la posibilidad de tener casos de fraude también. Es por ello por lo que se está trabajando en fortalecer los controles antifraude.

Plan de acción

CIE Automotive dispone de un Modelo de Prevención de Riesgos Penales, mediante el cual identifica y valora qué delitos pueden darse y establece controles internos necesarios para mitigarlos o eliminarlos. El modelo general, creado en 2015 y actualizado en 2019 en base al proyecto realizado en colaboración con el consultor externo Deloitte, se ha desarrollado con posterioridad localmente en 2020 en México, Brasil y China, en 2021 en EE.UU., Chequia e India (todavía en producción), y dentro del horizonte del Plan ASG 2025 será implantado a nivel global.

Existe una Unidad de Apoyo con poderes autónomos de iniciativa y control en el seno de la organización, que es la encargada de velar por el cumplimiento del Modelo de Prevención de Riesgos Penales.

> Para ver con detalle las acciones realizadas en 2021, veáanse los apartados "Modelo de prevención de riesgos penales", "Despliegue del compliance penal internacional" y "Mapa de riesgos penales".

La legislación aplicable es cada vez mayor y el riesgo de incumplimiento en consecuencia también. Los riesgos penales a los que se enfrenta la persona jurídica se han visto ampliados, pues responderá penalmente tanto:

- Por los delitos cometidos en nombre y por cuenta de la persona jurídica, y en su provecho, por sus representantes legales y administradores de hecho o de derecho.
- Por los delitos cometidos, en el ejercicio de actividades sociales y por cuenta y provecho de las mismas, por quienes, estando sometidos a la autoridad de las personas físicas con poder de dirección (personas empleadas), han podido realizar los hechos por no haberse ejercido sobre ellos el debido control.

La compañía se apoya en este modelo como medida para luchar contra el blanqueo de capitales mediante su sistema de control interno (vía la herramienta SAP GRC), para asegurar el cumplimiento de la normativa externa y de las políticas y de los procedimientos implantados para mitigar este riesgo.

Además, hay que destacar que entre finales de 2020 y 2021 se lanzaron cursos de formación en responsabilidad penal y anticorrupción al Consejo de Administración, Alta Dirección, Equipo Directivo y Comités de Dirección de planta, con un alcance de 600 personas, y un curso con alcance global a todas las personas que forman la organización en materia del Código de Conducta Profesional, piedra angular del modelo de responsabilidad penal.

Mejora continua del mapa de riesgos

En aras de aportar cada año mayor valor a la organización, CIE Automotive ha realizado un gran esfuerzo en:

- El desarrollo de dos nuevos mapas de riesgos que completan el Mapa de Riesgos general de la compañía. Estos mapas son el relativo a riesgos climáticos, cumpliendo así con la Directiva al respecto de la Unión Europea, y el relacionado con el modelo de Compliance penal, en línea con el compromiso adquirido por la compañía dentro de su Plan ASG 2025.

> Para más información, véase apartados "Gestión de los riesgos medioambientales" y "Modelo de prevención de riesgos penales"

- Lanzar más controles de ámbito penal, resultado del despliegue global del modelo de Compliance realizado en los ejercicios 2020 y 2021.
- La integración de la gestión de riesgos estratégica con la operativa (la realizada a nivel planta por procesos para la obtención de la certificación IATF) en una misma herramienta de *reporting*, cuyos informes también estarán disponibles en la intranet corporativa una vez esté terminado el proyecto.

Control de los riesgos en cada centro productivo

CIE Automotive ha definido, además, una sistemática de evaluación y priorización de riesgos a nivel de centro productivo y con alcance global. Esta evaluación involucra a todo el equipo directivo de cada planta y se realiza siguiendo el mapa de procesos, definiendo para cada uno de los mismos la tipología de riesgos que pueden afectarles y evaluándolos de forma binaria, en función de sus impactos y probabilidad de ocurrencia, estableciendo, en definitiva, una priorización de los mismos. Su minimización o eliminación, si esta fuese posible, se convertirá en un objetivo más a considerar dentro del plan de gestión de cada centro productivo.

Además, en las plantas ya realizan diferentes análisis de riesgos a través de herramientas como:

- AMFE (Análisis Modal de Fallos y Efectos) de productos y procesos productivos.
- Identificación y evaluación de impactos medio ambientales.
- Evaluación de riesgos de seguridad y salud de las personas.

Modelo de prevención de riesgos penales

Desde 2015, CIE Automotive cuenta con un Modelo de Prevención de Riesgos Penales. Existe una Unidad de Apoyo, formada por:

- El Secretario General de CIE Automotive, que realizará funciones de Presidencia, Dirección y Coordinación de la Unidad de Apoyo.
- Un representante del Departamento de Auditoría Interna de CIE Automotive.
- Las personas requeridas según la materia.

Este organismo cuenta con poderes autónomos de iniciativa y control en el seno de la organización, y es el encargado de velar por el cumplimiento del Modelo de Prevención de Riesgos Penales.

La compañía se apoya en este modelo como medida para luchar contra el blanqueo de capitales.

Periódicamente, CIE Automotive revisa el grado de madurez del Modelo de Compliance. En su última actualización, realizada entre 2019 y 2020, decidió identificar a las filiales más relevantes en materia de *compliance* penal, analizar las diferencias con la legislación aplicable en España, y adaptar el modelo a las características de cada país.



Despliegue del *compliance* penal internacional

En 2021, se ejecutó el despliegue del *compliance* penal en EE.UU. y Chequia, y se realizó un Mapa de Riesgos penal individual para estos países, así como para México, Brasil y China, donde se desplegó el modelo en 2020.

Al igual que en 2020, los trabajos comenzaron con la realización de un *benchmarking* regulatorio sobre la normativa de aplicación en la jurisdicción de cada país, al que siguió el diseño de los estándares corporativos de control en relación con los principales riesgos penales que pueden afectarle. Para realizar este modelo se tuvo en cuenta el modelo de cumplimiento desarrollado e implantado en España, los requerimientos de obligado cumplimiento bajo

las normativas locales, las mejores prácticas nacionales e internacionales y las sugerencias de mejora propuestas para las diferentes jurisdicciones.

Una vez realizado, se enviaron una serie de cuestionarios a las filiales para la identificación de riesgos penales y controles para su posterior análisis y la inclusión de sugerencias de mejora y aspectos específicos a tener en cuenta.

Finalmente, se ha elaborado un Plan de Acción, por el que se establecen los requerimientos establecidos por la normativa legal de aplicación (elementos esenciales), así como recomendaciones y acciones de mejora.

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

MAPA DE RIESGOS PENALES

En 2021 y como novedad en el grupo se ha elaborado un Mapa de Riesgos Penales, respondiendo así tanto a las demandas de nuestros grupos de interés como al compromiso adquirido por la compañía dentro del Plan ASG 2025.

Este mapa se integra dentro del Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) de CIE Automotive, sistema establecido en su Política de Control y Gestión de Riesgos, que sigue la metodología ISO 31000, y permite asegurar razonablemente que todos los delitos significativos son identificados, evaluados, prevenidos y sometidos a un seguimiento continuo. Dichos riesgos penales son aprobados por el Consejo de Administración y gestionados en función de los niveles de apetito y tolerancia a los mismos.

Procedimiento de elaboración y alcance del mapa de riesgos

La elaboración de este mapa de riesgos penales sigue la misma metodología que el Mapa de Riesgos Global anual.

> Véase el apartado "Procedimiento de elaboración y alcance del mapa de riesgos"

En la elaboración del presente Mapa de Riesgos han participado un total de 131 personas de cinco países (EE.UU., México, Brasil, China y Chequia), las cuales han respondido considerando el alcance de cada uno de los riesgos dentro del horizonte temporal hasta 2025, y para su ámbito geográfico. El objetivo de la compañía es disponer de una valoración nacional de cada país en los que la compañía tiene presencia dentro del horizonte del Plan ASG 2025.

Este proceso está coordinado por el Departamento de Compliance y el resultado se presenta a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento para su supervisión y aprobación, y posteriormente, esta informa al Consejo de Administración.

El Mapa de Riesgos penales muestra los resultados de forma global, por región, por tecnología, y por región y tecnología, realiza la cuantificación teórica en euros del impacto en el EBITDA (según los parámetros definidos) de la posible materialización de cada riesgo, e incluye el total de controles por planta lanzados en el ejercicio, indicando su estado de cumplimiento actual junto con la evidencia necesaria de cumplimiento.

Todo el proceso está monitorizado por la herramienta de gestión interna SAP GRC.

Riesgos penales evaluados en 2021

Los riesgos penales evaluados en 2021 son el resultado del benchmarking regulatorio sobre la normativa de aplicación en la jurisdicción de cada país. Para realizar este mapa se tuvo en cuenta el modelo de cumplimiento penal desarrollado e implantado en España, los requerimientos de obligado cumplimiento bajo las normativas locales, las mejores prácticas nacionales e internacionales y las sugerencias de mejora propuestas para las diferentes jurisdicciones.

Fruto de este análisis, son 23 los delitos que han sido valorados por los diferentes responsables identificados.

El mapa penal agregado de 2021 se ha realizado en base al despliegue del modelo de Compliance realizado en EE.UU. y Chequia en 2021, y en México, Brasil y China en 2020. Por lo tanto, no es un mapa global, objetivo que forma parte del Plan ASG 2025.

Teniendo en cuenta este alcance y su enfoque de valoración del riesgo residual, el mapa nos muestra que no existe ningún riesgo valorado con probabilidad media o alta de materializarse, ni con un impacto significativo o grave. De hecho, la mayor parte de las valoraciones nos muestran la confianza de la compañía en el modelo de Compliance y control interno existente, basado no sólo en la monitorización global de controles por planta, tecnología o país, sino también en la continua formación específica en la materia.

Muestra de ello son las dos acciones formativas en materia de responsabilidad penal y anticorrupción, lanzados entre finales de 2020 y 2021 al Consejo de Administración, Alta Dirección, Equipo Directivo global y Comités de Dirección locales, un total de 600 personas. Además, con alcance global y para todas las personas que forman la compañía, se lanzó formación sobre el contenido fundamental



del Código de Conducta Profesional a cerca de 6.200 de manera online, y con folletos y evaluación final a todo el resto del conjunto de personas que a nivel global forma CIE Automotive.

Descripción y planes de acción de los principales riesgos

A continuación, se detallan los delitos principales identificados en el Mapa de Riesgos Penales con alcance acotado de la compañía (cinco países: EE.UU., México, Brasil, China y Chequia), con mayor probabilidad de materializarse dentro del horizonte del Plan Estratégico, y que pudieran tener un impacto a nivel económico, organizacional y/o reputacional, si bien, como ya se ha indicado, ninguno ha sido valorado con probabilidad alta de materializarse, ni con un impacto grave o muy grave.

Riesgos con
probabilidad
baja e impacto
leve



Cohecho / Tráfico de influencias Corrupción en los negocios Falsedad de las obligaciones contables

> Más información en el apartado "Impacto, supervisión y control"

Plan de acción

El ejercicio del control debido exigido por el Código Penal requiere la implantación en la compañía de mecanismos de control continuo, así como la designación de órganos de control interno para el seguimiento de los controles implantados y de los eventuales riesgos penales.

Atendiendo a los requerimientos del Código Penal, CIE Automotive tiene definida una estructura de control constituida por (i) el Consejo de Administración, como máximo órgano de decisión; (ii) la Comisión de Auditoría y Cumplimiento como órgano de vigilancia y control; y (iii) la Unidad de Apoyo. La ejecución de las tareas de control y seguimiento ha sido encomendada en CIE Automotive a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, como ente delegado por el Consejo de Administración, por disponer de autonomía e independencia en términos tanto de poder de control, como de la iniciativa necesaria en el presente marco de control.

El departamento de Compliance es el responsable de la revisión continua y la mejora del sistema de control interno, así como de asegurar el cumplimiento de la normativa interna y externa y de las políticas y de los procedimientos implantados

para mitigar los principales riesgos de corrupción y fraude. Asimismo, se encarga del Modelo de Prevención de Riesgos Penales y del establecimiento y desarrollo del marco ético de CIE Automotive.

Todas las plantas de CIE Automotive poseen una herramienta informática para el cumplimiento de los controles internos. Esta herramienta es SAP GRC, que permite analizar de manera automática y manual el grado de ejecución de los controles que se hacen en los centros productivos, así como las incidencias y planes de acción que de aquí se deriven y su trazabilidad en el tiempo, tal y como se desarrolla con más amplitud en el apartado de Sistemas de Control Interno.

En 2021 se lanzaron controles internos para la mitigación de los principales delitos identificados en las regiones donde se ha realizado el mapa de riesgos penal, además de las acciones formativas en materia de responsabilidad penal, la lucha contra la corrupción y la formación sobre el contenido fundamental del Código de Conducta Profesional.



Impacto, supervisión y control

La supervisión y control de los riesgos se realiza a través de los módulos *Risk Management* y *Process Control* de la herramienta SAP GRC operativa en todos los centros productivos de manera global, donde se incluyen para cada riesgo un determinado número de controles (en muchos de los casos de tipología automática), a realizar por las diferentes personas responsables, cuyo cumplimiento es monitorizado por el departamento de Compliance del grupo, y cuyo resultado es sometido a revisión por el departamento de Auditoría Interna dentro de su Plan Anual de Auditoría.

Sistemas de Control Interno

El Sistema de control interno de CIE Automotive desde la identificación de los riesgos, el control interno y la función de aseguramiento de la auditoría interna se basa en el modelo de las tres líneas de defensa.

3 líneas de defensa



*SCIIF: Sistema de Control Interno de Información Financiera

**SCIINF: Sistema de Control Interno de Información No Financiera

***RGPD: Reglamento General de Protección de Datos UE 2016/679 de 27 abril

El departamento de Compliance es el responsable de la revisión continua y la mejora del sistema de control interno en su conjunto, sobre el mundo financiero y no financiero, así como de asegurar el cumplimiento de la normativa interna y externa y de las políticas y de los procedimientos implantados para mitigar los principales riesgos de toda naturaleza. Asimismo, se encarga del Modelo de Prevención de Riesgos Penales y del establecimiento y desarrollo del marco ético de CIE Automotive.

Todas las plantas de CIE Automotive poseen una herramienta informática para el cumplimiento de los controles internos. Esta herramienta es SAP GRC, que permite analizar de manera automática y manual el grado de ejecución de los controles que se hacen en los centros productivos, así como las incidencias y planes de acción que de aquí se deriven y su trazabilidad en el tiempo.

Con este procedimiento CIE Automotive supervisa el cumplimiento de más de 250 controles de ámbito financiero (SCIIF) y no financiero (ASG, penal, de tecnologías de la información y de protección de datos en línea con el RGPD) por cada planta.

Por otro lado, el departamento de Auditoría Interna dentro de su Plan Anual aprobado por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, lleva a cabo la supervisión del sistema de control interno realizado en la herramienta SAP GRC, así como la evaluación de todos los controles y riesgos de los procesos incluidos en el Mapa de Procesos de CIE Automotive, con el fin de mejorar la eficacia y eficiencia de los mismos.

Todas las plantas de CIE Automotive poseen una herramienta informática para el cumplimiento de los controles internos, que permite analizar de manera automática y manual el grado de ejecución de los controles, las incidencias, los planes de acción que de aquí se deriven y su trazabilidad en el tiempo

MODELO DE COMPLIANCE

En 2019, en colaboración con la empresa consultora Deloitte, se realizó un análisis de madurez del Modelo de Compliance de la compañía, para alcanzar el nivel deseado por CIE Automotive, y en 2021 se han seguido ejecutando las tareas derivadas del plan de acción resultante del análisis, además de las ya realizadas en 2020.

TAREAS REALIZADAS EN 2021

1. **Analizar e identificar el universo regulatorio y los aspectos clave en materia de cumplimiento normativo, con especial énfasis en la legislación penal de España, EE.UU. y Chequia.**
2. **Despliegue del Modelo de Compliance de CIE Automotive en EE.UU. y Chequia.**
3. **Elaboración de dos nuevos mapas de riesgos, además de una consolidación de los mapas resultantes con el Mapa de Riesgos general:**
 - a. Un mapa de riesgos penales propio en cada una de las regiones analizadas entre 2020 y 2021: México, Brasil, China, EE.UU. y Chequia.
 - b. Un mapa de riesgos climáticos como parte del compromiso adquirido por la compañía en su Plan ASG 2025.
4. **Identificación de los aspectos de mejora y gaps existentes en:**
 - a. **Normas, políticas y procedimientos:** creación de una nueva Política de Compliance y prevención de riesgos penales, creación de un manual exclusivo para cada una de las regiones analizadas entre 2020 y 2021 e inclusión de nuevos controles dentro del Modelo de Prevención de Riesgos Penales.
 - b. **Identificación y evaluación de riesgos:** no sólo se han identificado y valorado los riesgos climáticos y penales propios de cada región, sino que también se ha procedido a evaluar el total de riesgos que configuran el Mapa de Riesgos general de la compañía. Como resultado de esta revisión se ha procedido a incluir nuevos controles para mitigar los delitos del Manual de Prevención Global de riesgos penales junto con los nuevos delitos (riesgos penales) resultado del análisis comparativo del marco penal español con las distintas regiones en las que se ha desplegado el modelo de Compliance en 2020 y 2021.
 - c. **Formación y comunicación:** Plan de Formación en materia de prevención de riesgos penales y anticorrupción con alcance de 600 personas a nivel global: Consejo de Administración, Alta Dirección, Equipo Directivo y Comités de Dirección de planta. Además, lanzamiento para todas las personas que forman el grupo de formación en el Código de Conducta Profesional.
 - d. **Reporting:** además de las comunicaciones habituales a las Comisiones de Auditoría y Cumplimiento y ASG, así como a la Alta Dirección y Equipo Directivo, en 2021 hay dos novedades importantes:
 - I. Inclusión dentro del Plan de Gestión de cada planta de un cuadro de mando de información no financiera aprobado por el Consejo de Administración, la Comisión ASG y que cuenta con el respaldo activo del CEO, donde se van a reportar indicadores sobre los niveles de efectividad en materia ASG de la compañía.
 - II. Elaboración de un mapa interactivo para monitorizar los principales riesgos de la compañía junto con el grado de cumplimiento de los controles internos existentes para la mitigación de los mismos, estimando el impacto económico (según los parámetros definidos) en caso de la materialización de los mismos.
 - e. **Supervisión:** se han identificado y establecido indicadores sobre los niveles de efectividad del modelo, deficiencias detectadas y, en su caso, seguimiento de planes de acción en curso sobre las recomendaciones de reportes anteriores.
 - f. **Compliance de terceros:** se ha mejorado el análisis y estudio previo al inicio de relaciones profesionales o comerciales, minimizando así una potencial transferencia de responsabilidad al grupo como consecuencia de la materialización de un riesgo de corrupción.

Toda la información relativa a las políticas corporativas y al Modelo de Compliance se encuentra disponible en la web corporativa del grupo, dentro de los apartados relativos a [Compromiso ASG](#) e [Inversores & Accionistas](#), así como en los diferentes informes que realiza la compañía con carácter anual a requerimiento de la CNMV.

Progresos en la gestión ASG

CIE Automotive aporta valor compartido a la empresa y a sus grupos de interés mediante la integración de criterios ASG (Sociales, Ambientales y de Buen Gobierno). En 2021, dio un paso definitivo en esta dirección con la publicación del Plan Estratégico 2025 en su sección ASG. Además, unió a sus ODS el objetivo 13, "Acción por el clima", creó la Política de Compliance y prevención de riesgos penales y continuó con el despliegue global del Modelo de Compliance Penal.



Compromiso con la Agenda 2030

En octubre de 2015, CIE Automotive se adhirió formalmente al Pacto Mundial de Naciones Unidas, haciendo público su compromiso con los principios de Derechos Humanos, laborales, medioambientales y de lucha anticorrupción y fraude, recogidos en sus 10 Principios. Siete años más tarde, es Socio Signatory de la Red Española del Pacto Mundial, ha asumido plenamente su papel como agente de cambio y avanza en la integración de criterios ASG en su gestión para contribuir a la Agenda 2030 de Naciones Unidas mediante la consecución de algunos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

En su actividad como fabricante de componentes y subconjuntos para la industria de automoción, su aportación es mayor en el cumplimiento de nueve objetivos ODS (3, 4, 5, 8, 9, 10, 12, 13 y 17), de los que da cuenta de sus avances en este informe.

El objetivo 13 fue incluido formalmente en 2021, dado su creciente compromiso con el medioambiente, que se vio reforzado por la medición de su huella ambiental en Europa y la elaboración de un mapa de riesgos climáticos.



3. SALUD Y BIENESTAR

Garantizar una vida saludable y promover el bienestar para todos para todas las edades.



4. EDUCACIÓN DE CALIDAD

Garantizar una educación de calidad inclusiva y equitativa, y promover las oportunidades de aprendizaje permanente para todos.



5. IGUALDAD DE GÉNERO

Empoderar a las mujeres y niñas tiene un efecto multiplicador y ayuda a promover el crecimiento económico y el desarrollo a nivel mundial.



8. TRABAJO DECENTE Y CREC. ECONÓMICO

Fomentar el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo, y el trabajo decente para todos.



9. INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA

Desarrollar infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible, y fomentar la innovación.



10. REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES

Favorecer la reducción de las desigualdades garantizando la igualdad de oportunidades y manteniendo presencia en zonas desfavorecidas.



12. PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES

Garantizar las pautas de consumo y de producción sostenibles.



13. ACCIÓN POR EL CLIMA

Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.



17. ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS

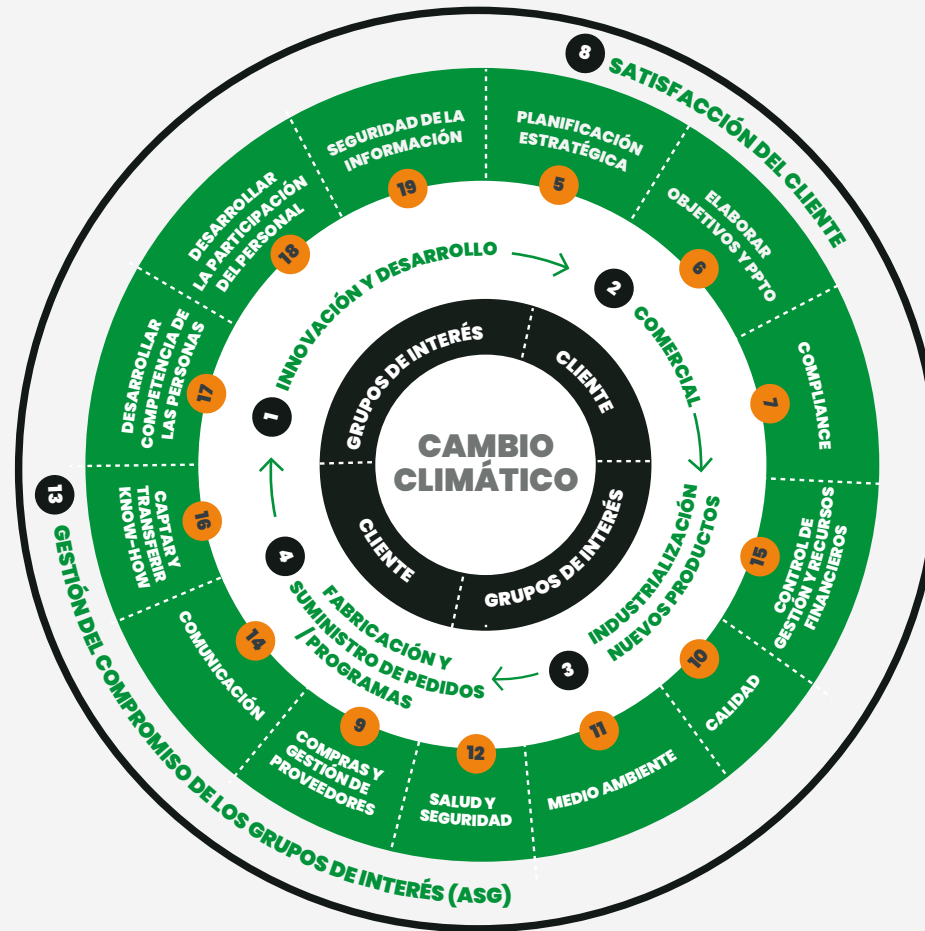
Fortalecer los medios de ejecución y reavivar la alianza mundial para el desarrollo sostenible.



102-19

Política ASG y funcionamiento

Los principios y el marco ASG están establecidos en la Política ASG (Ambiental, Social y de Buen Gobierno), donde se establecen las bases de la responsabilidad social en el modelo de negocio, en la estrategia y en los procesos productivos.



El desempeño de la aplicación de la Política ASG y de los posibles riesgos asociados a ella se incluyen dentro de la Política de Gestión y Control de Riesgos, que sigue la metodología ISO 31000.

La gestión en materia ASG y Sostenibilidad está bajo la supervisión de la Comisión ASG, quien delega en el Comité Transversal ASG el seguimiento del desempeño en la aplicación de sus principios.

Para medir su evolución en el desempeño en los diferentes ámbitos ASG, CIE Automotive ha establecido 79 indicadores ASG a nivel global en cada departamento, que se incluyen dentro de los planes de gestión de cada una de las plantas y que servirán para monitorizar la evolución del Plan Estratégico 2025, en su sección ASG.

La aprobación de este cuadro de mando por la Comisión ASG y por el CEO de la compañía y su inclusión en el Plan Estratégico 2025 refleja el fuerte compromiso de la compañía con estos valores y establece las bases para el desempeño de la compañía en este ámbito de creciente importancia.

Avances en ASG en 2021

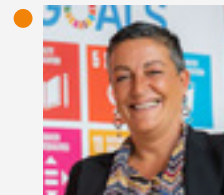
Al margen de la integración de la sección ASG en el Plan Estratégico 2025, se han producido avances en los siguientes ámbitos:

- ✓ Nueva normativa interna:** En 2021 se creó la Política de Compliance y prevención de riesgos penales, como parte del compromiso del grupo en materia de ASG.
- ✓ Despliegue del Modelo de Compliance Penal:** En línea con el objetivo del Plan ASG 2025, para establecer el Modelo de Compliance en todo el grupo, se procedió a incluir las actividades de control corporativas (normas, políticas y procedimientos) en EE.UU. y Chequia, durante el ejercicio, y a analizar las diferencias con la legislación aplicable en España y adaptar en lo que resulte necesario el modelo desarrollado a las características de cada país.
- ✓ Formación:** Dentro de su contribución al conocimiento en materia de Riesgos Penales, y la lucha contra la corrupción, se lanzaron y cerraron dos acciones formativas online al Consejo de Administración, Alta Dirección, Equipo Directivo global y Comités de Dirección locales, un total de 600 personas. Además, con alcance global y para todas las personas que forman la compañía, se lanzó formación sobre el contenido fundamental del Código de Conducta Profesional.

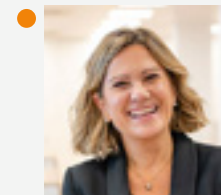
Estas formaciones tienen por objetivo dar a conocer las políticas aplicable y órganos de la compañía responsables, en estos ámbitos, así como las herramientas y procedimientos para cumplirlas, concienciar a todas las personas de sus beneficios y hacerles partícipes de ellos.
- ✓ Materialidad:** El grupo realizó un análisis interno sobre los temas más relevantes en materia ASG, donde contó con la valoración de cerca de 800 personas. Como resultado de este trabajo se actualizó la matriz de materialidad que se ha tenido en cuenta a la hora de redactar el presente Informe Anual, tal como se expone en el apartado "Materialidad".

COMITÉ TRANSVERSAL ASG

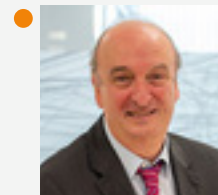
- Permanent member
- Non-permanent member



Susana Molinuevo
ASG y Compliance



Lorea Aristizabal
Desarrollo Corporativo



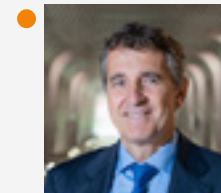
Gonzalo Ceberio
Calidad y Medioambiente



Iker Hernández
Gestión de Riesgos y Control Interno



Iñigo Loizaga
Ingeniería



Mikel Orbeagoza
Comercial



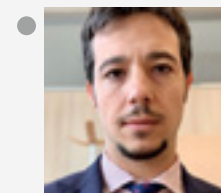
Irache Pardo
Finanzas y Tesorería y Compras



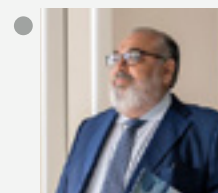
Ángel Zalduegui
Acción social



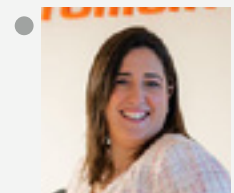
Aitor Zazpe
Recursos Humanos y Dirección de Negocio



Javier Alvarez
Recursos Humanos



Jose Esmoris
I+D+i



María Miñambres
Controlling y Fiscal

Relación con los grupos de interés

CIE Automotive reconoce nueve grupos de interés que interactúan con la empresa y se ven afectados directa o indirectamente por el desarrollo de su actividad: accionistas, profesionales, clientes, socios de negocio, proveedores, sociedad, Administraciones Públicas, el sector en el que opera y financiadores.

102-17

102-40

102-42

102-43

Grupos de interés de CIE Automotive

Accionistas

Genera valor a los accionistas aumentando cada año el valor de la compañía y su dividendo.

Aporta información transparente, veraz y periódica a la comunidad inversora.

Genera confianza en el mercado.

Socios de negocio

Las alianzas estratégicas con Mahindra&Mahindra Ltd. en India y con Donghua Automotive Industrial y el Grupo SAIC en China permiten un mejor conocimiento y adaptación al mercado local.

Administraciones Públicas

Colabora con las Administraciones de las comunidades para mejorar distintos servicios.

Integra en sus instalaciones sus requerimientos, atendiendo a la legalidad, la transparencia y la cooperación.

Profesionales

Ofrece empleo digno en todos los países donde opera y la formación necesaria para desempeñar su actividad.

Protege la salud y seguridad de sus empleados con un entorno laboral saludable y seguro.

Facilita la negociación colectiva.

Promueve el respeto a los derechos humanos, con especial énfasis en aquellos países de mayor riesgo.

Proveedores

Asegura la concurrencia en igualdad de oportunidades.

Promueve la transparencia y el precio óptimo.

Aplica unas condiciones de pago justas.

Busca la cooperación y el diálogo para dar satisfacción a los clientes.

Sector

Participa de forma activa y ocupa cargos relevantes en distintas asociaciones empresariales tanto españolas como europeas.

Clientes

Apuesta por la innovación para atender sus demandas.

Garantiza la calidad y seguridad de sus productos.

Perfecciona continuamente el suministro.

Gestiona de forma eficiente sus recursos para contener los precios.

Sociedad

Impulsa con su actividad el desarrollo de las zonas donde opera.

Financia acciones sociales destinadas a los colectivos desfavorecidos.

Contribuye a crear automóviles más seguros, confortables y respetuosos con el medioambiente.

Financiadores

Negocia las mejores condiciones, de acuerdo con las necesidades de inversión y las condiciones del mercado.

La compañía pone a disposición de sus *stakeholders* diferentes canales de información y comunicación, el más importante, su web corporativa, donde los interesados pueden consultar toda la información de la empresa o acceder a distintas formas de interlocución y contacto, como por ejemplo, el [Portal de Proveedores](#) o el apartado de [Inversores y Accionistas](#)'.

102-17

Web corporativa

La web corporativa www.cieautomotive.com recoge información relevante sobre la empresa: además de información para posibles empleados en el apartado [Recursos Humanos](#), da acceso al nuevo Portal de Proveedores en la sección [Proveedores](#), tiene una [Sala de Prensa](#) con los comunicados de la empresa y ofrece un amplio apartado de información dirigido a [Inversores y Accionistas](#), que cumple con la Circular 3/2015 de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Contacto específico con cada grupo de interés*

ASG y Sociedad:
Susana Molinuevo esg@cieautomotive.com

Profesionales:
Aitor Zazpe hr@cieautomotive.com

Relación con inversores y socios de negocio:
Lorea Aristizabal ir@cieautomotive.com

Clientes y sector:
Mikel Orbegozo sales@cieautomotive.com

Cadena de suministro:
Irache Pardo purchasing@cieautomotive.com

Financiadores:
Irache Pardo financierocie@cieautomotive.com

Administraciones Públicas:
compliance@cieautomotive.com

(*) Incluidos asimismo en la web corporativa.

Correo postal

En caso de notificaciones de cualquier grupo de interés, pueden dirigirse al departamento que corresponda en la siguiente dirección:

AIC - Automotive Intelligence Center.
Parque Empresarial Boroa, Parcela 2A - 4, 48340 Amorebieta (Bizkaia), España.

Canal ético

Todas las personas pueden notificar irregularidades o incumplimientos que falten a la ética, la integridad o atenten contra las pautas establecidas en el Código de Conducta Profesional de CIE Automotive.

Canal ético electrónico: canaletico@cieautomotive.com

Correo postal dirigido al Departamento de Compliance en la siguiente dirección:

Alameda Mazarredo 69, 8º. 48009 Bilbao (Bizkaia), España.

Información y un canal de comunicación en la [intranet](#) y en la [web corporativa](#).

REPORTING

102-51

102-52

102-53

En aras de la transparencia, CIE Automotive informa sobre su desempeño económico, ambiental, social y de gobernanza de forma integrada en su Informe Anual, que se ha convertido en una herramienta esencial para entender la gestión y la evolución de los aspectos ASG de CIE Automotive.

La calidad de la información ofrecida en este documento ha sido reconocida en el Informe Reporta, un estudio sobre el reporting de las empresas que forman parte del Índice General de la Bolsa de Madrid a través del análisis de 36 indicadores, relativos a los principios de importancia, relevancia, transparencia y accesibilidad.

El Informe Anual de 2020, publicado en febrero de 2021, alcanzó hasta la tercera posición del rating Informe Reporta, tras escalar desde el puesto 51 al 3 durante los últimos años, demostrando una vez más el espíritu de mejora continua de CIE Automotive.

Análisis independientes ASG

Al margen de los informes editados por CIE Automotive, varias agencias expertas en evaluación ASG evalúan el desempeño de CIE Automotive. Cabe destacar que, salvo la evaluación vinculada a la financiación sostenible, todas las demás no son solicitadas por la empresa, sino que son elaboradas a partir de la información pública. Prácticamente todas muestran una tendencia temporal y sectorial muy positiva en la calificación

Nuevo informe de Contribución Fiscal

CIE Automotive presentó en junio su primer Informe de Contribución Fiscal, un documento por el que quiere dar a conocer su contribución tributaria y social y compartir su estrategia social, sus políticas y gestión de riesgos y su enfoque de precios de transferencia.

Este informe supone un nuevo avance en la transparencia y nace como respuesta al creciente interés social, institucional y de los inversores en las políticas y prácticas fiscales y tributarias.



CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME



Acercas de este informe

- 199 Metodología
- 200 Materialidad
- 203 Datos de contacto
- 204 Tabla de datos y glosario
- 219 Trazabilidad de cumplimiento de la Ley de Información no financiera y Diversidad
- 233 Índice de contenidos GRI
- 246 Verificación externa

Metodología

102-46

102-48

102-49

102-50

Este Informe Anual ofrece información completa y exhaustiva sobre el desempeño económico, financiero y en materia ASG (Ambiental, Social y de Buen Gobierno) de CIE Automotive S.A. y de sus sociedades participadas durante el ejercicio 2021 en los todos países donde tiene presencia.

Proceso de elaboración de la información no financiera

El Estado de Información No Financiera de CIE Automotive 2021 (EINF), cuya trazabilidad con la Ley de Información No Financiera y Diversidad se encuentra dentro del apartado "Estado de Información No Financiera - Trazabilidad de cumplimiento de la Ley de información no financiera y diversidad" de este informe, ofrece información sobre la actividad en materia ASG (Ambiental, Social, y de Buen Gobierno) de CIE Automotive S.A. y de sus sociedades participadas durante el ejercicio en los 18 países donde tiene presencia.

La información no financiera se ha elaborado tomando como referencia las directrices no vinculantes publicadas el 5 de julio de 2017 por la Comisión Europea "Directrices UE

2017/C215/01" y los Estándares GRI (en su mayoría versión 2016 si bien hay GRI versión 2019 y 2020) en la opción Esencial, y es verificada de forma independiente por el auditor PricewaterhouseCoopers, la misma sociedad que audita las Cuentas Anuales del grupo. La Comisión de Auditoría y Cumplimiento es la encargada de asegurar su independencia.

La información no financiera, que es contenido del EINF, incluida en este informe se ha elaborado con la colaboración y supervisión de todos los responsables de los distintos departamentos y áreas:

- El responsable último de su elaboración y coordinación es el Departamento de Compliance, si bien cuenta con la colaboración del Comité Transversal ASG.
- El responsable último de su aprobación y formulación junto con el Informe de Gestión es el Consejo de Administración, a quien la Comisión ASG informa periódicamente sobre los temas más significativos en materia ASG.

En este informe se desarrollan los asuntos relevantes identificados en el análisis de materialidad realizado a los grupos de interés de la compañía entre 2019 y 2021, detallados en el apartado "Materialidad" de este mismo informe, en función de su nivel de importancia para los grupos de interés y el nivel de gestión de la compañía.

Para completar la información sobre las actividades del grupo a lo largo del año, se pueden consultar los documentos legales disponibles en la web corporativa: Cuentas Anuales individuales y consolidadas e Informe de Gestión, Informe Anual de Gobierno Corporativo e Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros, así como todas las presentaciones publicadas sobre diferentes aspectos del grupo o en el resto de apartados destinados a los diferentes grupos de interés.

Proceso de elaboración del Informe Anual

Este informe desarrolla los asuntos relevantes identificados en el Análisis de Materialidad actualizado entre 2019 y 2021, tras las encuestas y análisis realizados para disponer de los temas

actuales considerados de mayor materialidad, bien por su relevancia para la empresa y nuestros grupos de interés o su insuficiente nivel de gestión en la organización.

CIE Automotive tiene presentes a lo largo de todo el proceso de recopilación y presentación de la información financiera y no financiera los principios de transparencia, relevancia, comparabilidad, periodicidad, claridad y fiabilidad, necesarios para garantizar la calidad de la información reportada.

Las técnicas de medición y cálculo de datos, así como las estimaciones aplicadas, se explican en las tablas o en los capítulos correspondientes del informe para facilitar su comprensión, en el caso de que se haya considerado necesaria tal aclaración.

El Informe Anual se ha elaborado con la colaboración y supervisión de todos los responsables de los distintos departamentos y áreas. El responsable último de su elaboración y coordinación es el Departamento de Marketing y Comunicación, si bien cuenta con la colaboración del Comité Transversal ASG.

Materialidad

El presente Informe Anual CIE Automotive 2021 pretende ofrecer información sobre los temas que se consideran relevantes para la empresa y para sus grupos de interés.

Con objeto de entender sus expectativas y planificar una respuesta adecuada a las mismas, entre 2019 y 2021 CIE Automotive realizó una revisión y actualización del Análisis de Materialidad elaborado en 2017, año en el que identificó qué aspectos eran los más importantes para la empresa y para los colectivos con los que se relacionaba. Para elaborarlo consultó tanto fuentes internas como externas y, en 2021, este análisis se completó con nuevos talleres de trabajo en formato telemático en los que participaron cerca de 800 personas a nivel global pertenecientes a los Comités de Dirección de cada planta, con lo que se amplió la visión de la empresa sobre los aspectos ASG que preocupaban más en cada país.

Para realizar esta revisión y actualización, se analizaron los asuntos materiales para CIE Automotive, las tendencias y compromisos en materia de sostenibilidad, los medios de comunicación y el entorno regulatorio, así como el análisis de los asuntos materiales para otras empresas comparables (peers). Además, se tuvieron en cuenta los requerimientos de analistas e inversores y otros grupos de interés.

ANÁLISIS DE LA MATERIALIDAD: CÁLCULO DE LA IMPORTANCIA

La importancia obtenida en el análisis de materialidad finalizado en 2021 para cada uno de los temas materiales potenciales se ha calculado en base a dos variables: presencia en cada uno de los bloques ASG analizados (Ambiental, Social y de Buen Gobierno) y valores de ponderación. Los valores de ponderación se han establecido en función de la relevancia que las fuentes de obtención de datos tienen para CIE Automotive.

102-21	102-31	102-44
102-47	103-1	

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

¿Cómo se hizo el análisis de materialidad?



TEMAS RELEVANTES 2021

Fruto de esta actualización, ha variado la relevancia de algunos aspectos. Los mayores ascensos en importancia se produjeron en atracción y retención del talento, satisfacción del cliente y en seguridad y salud laboral.

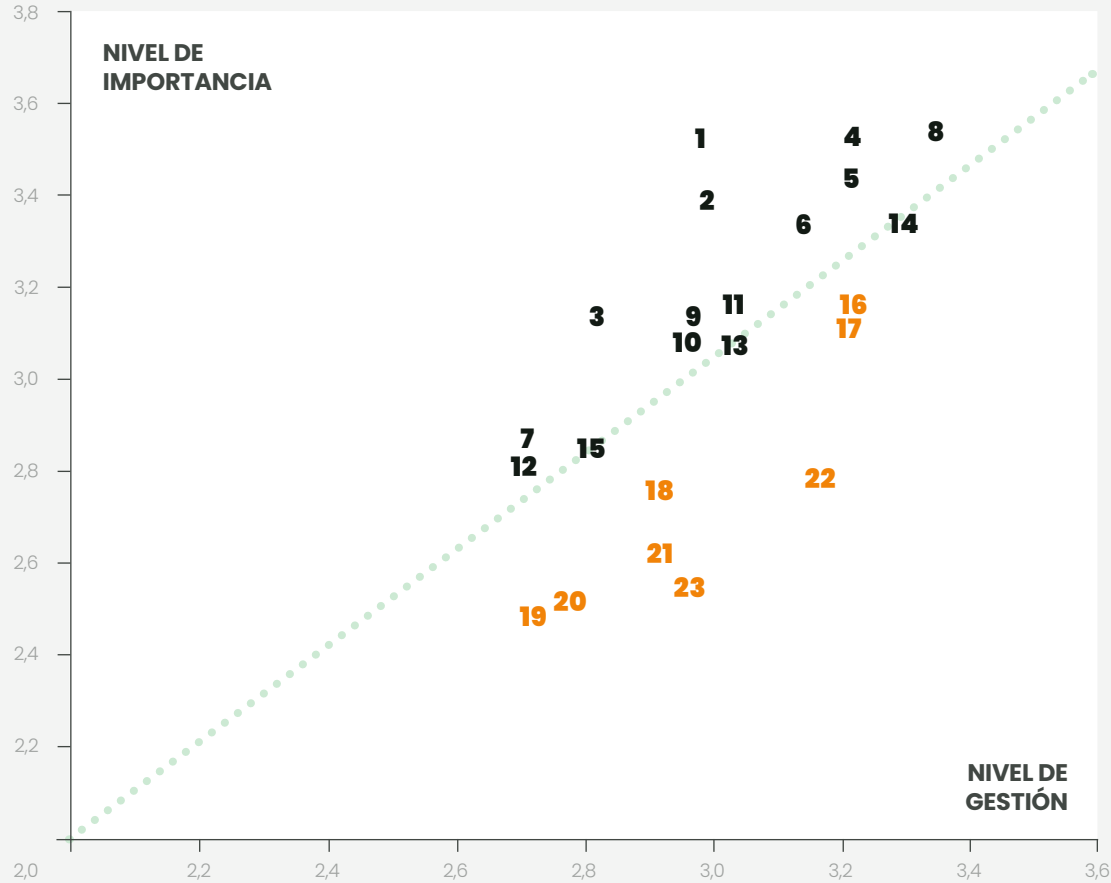
Grado de relevancia de los temas*

Dimensión	Tema material	GLOBAL	INTERNO	EXTERNO
SOCIAL	Atracción y retención del talento especializado	1	1	2
GOBIERNO	Gestión de riesgos	2	11	1
AMBIENTAL	Innovación para la eficiencia	3	4	3
SOCIAL	Satisfacción del cliente	4	2	10
SOCIAL	Seguridad y salud laboral	5	3	11
AMBIENTAL	Economía circular: uso eficiente de materias primas y gestión de residuos	6	13	6
SOCIAL	Bienestar de los empleados	7	12	7
GOBIERNO	Ética y compliance	8	9	9
GOBIERNO	Buen Gobierno Corporativo	9	16	5
AMBIENTAL	Nuevas formas de movilidad	10	18	4
SOCIAL	Gestión responsable de la cadena de suministro	11	5	12
SOCIAL	Igualdad, diversidad e inclusión	12	7	13
AMBIENTAL	Impacto ambiental	13	8	14
SOCIAL	Respeto de los Derechos Humanos	14	6	16
AMBIENTAL	Cambio climático	15	23	8
GOBIERNO	Crecimiento e inversión responsable	16	17	15
GOBIERNO	Reputación	17	14	17
SOCIAL	Relación con las comunidades	18	22	18
SOCIAL	Diálogo con los grupos de interés	19	10	21
GOBIERNO	Geopolítica	20	20	19
GOBIERNO	Privacidad y protección de datos	21	19	20
GOBIERNO	Transparencia	22	15	22
SOCIAL	Calidad y seguridad de los productos	23	21	23

(*) La relevancia de los temas se expresa en una escala numérica, en la que el 1 es el tema más relevante y el 23 el menos relevante

MATRIZ DE MATERIALIDAD

Fruto de la importancia asignada a cada asunto relevante junto con la consideración de la adecuación del nivel de gestión, se ha obtenido la siguiente matriz de materialidad, base de la sección ASG del Plan Estratégico 2025 así como del contenido del presente informe.



1. Atracción y retención del talento especializado
2. Gestión de riesgos
3. Innovación para la eficiencia
4. Satisfacción del cliente
5. Seguridad y salud laboral
6. Economía circular: uso eficiente de materias primas y gestión de residuos
7. Bienestar de los empleados
8. Ética y compliance
9. Buen Gobierno Corporativo
10. Nuevas formas de movilidad
11. Gestión responsable de la cadena de suministro
12. Igualdad, diversidad e inclusión
13. Impacto ambiental
14. Respeto de los Derechos Humanos
15. Cambio climático
16. Crecimiento e inversión responsable
17. Reputación
18. Relación con las comunidades
19. Diálogo con los grupos de interés
20. Geopolítica
21. Privacidad y protección de datos
22. Transparencia
23. Calidad y seguridad de los productos

Como objetivo dentro del Plan ASG 2025 figura la actualización del análisis externo, así como la realización continua de "Jornadas ASG" globales donde además de compartir los resultados de este análisis en todas las regiones, podamos obtener un análisis de materialidad interno con mayor detalle y alcance que nos ayude a seguir alimentando la matriz de materialidad global y seguir depurando las prioridades del grupo.

Datos de contacto

Denominación	CIE Automotive S.A.
Dirección	Alameda Mazarredo, 69 – 8º 48009 Bilbao, (Bizkaia).
Teléfono	+34 946 054 835 (España)
Página web	www.cieautomotive.com
Capital social	30.637.500 euros
Número de acciones	122.550.000
Nominal	0,25€/acción
Actividad	Fabricación de componentes de automoción.
Mercados	CIE Automotive está presente en 16 países y cotiza en las bolsas de Bilbao, Madrid y Bombay.

Canal específico de contacto específico para cada grupo de interés*

ASG y Sociedad:
Susana Molinuevo esg@cieautomotive.com

Profesionales:
Aitor Zazpe hr@cieautomotive.com

Relación con inversores y socios de negocio:
Lorea Aristizabal ir@cieautomotive.com

Clientes y sector:
Mikel Orbegozo sales@cieautomotive.com

Cadena de suministro:
Irache Pardo purchasing@cieautomotive.com

Financiadores:
Irache Pardo financierocie@cieautomotive.com

Administraciones Públicas:
compliance@cieautomotive.com

(* Includos asimismo en la web corporativa.

Tablas de datos y glosario

Tablas de empleo

Número total y distribución de empleados por sexo, edad y clasificación profesional

2020	Hombres (H)			Total	Mujeres (M)			Total	TOTAL
	<30	30-50	>50	H	<30	30-50	>50	M	
Comité de Dirección		2	4	6		4		4	10
Directivos	41	593	240	874	9	71	16	96	970
Titulados	1.471	3.471	746	5.688	355	709	135	1.199	6.886
Oficiales	4.116	8.069	1.974	14.159	832	1.850	491	3.173	17.331
Total	5.628	12.135	2.963	20.726	1.196	2.629	642	4.471	25.197

2021	Hombres (H)			Total	Mujeres (M)			Total	TOTAL
	<30	30-50	>50	H	<30	30-50	>50	M	
Comité de Dirección		1	5	6		4		4	10
Directivos	8	594	259	861	7	79	18	104	965
Titulados	1.397	3.430	800	5.627	350	696	148	1.194	6.821
Oficiales	3.875	7.624	2.005	13.504	788	1.825	559	3.172	16.676
Total	5.280	11.649	3.069	19.998	1.145	2.604	725	4.474	24.472

Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo

	2020	2021
Contrato indefinido	22.738	21.365
Contrato temporal	5.386	3.107
Total personas	28.124	24.472
Jornada completa	27.933	24.318
Jornada parcial	191	154
Total personas	28.124	24.472

Número total y distribución de personas empleadas por país

País	2020	2021
India	6.744	6.956
Mexico	5.460	5.381
Brasil	3.050	2.662
España	2.333	2.296
EE.UU.	1.582	1.579
China	1.570	1.514
Alemania	879	817
Eslovaquia	837	654
República Checa	628	607
Rumanía	611	560
Italia	439	443
Francia	338	318
Portugal	323	296
Lituania	221	218
Marruecos	103	101
Rusia	74	65
Países Bajos	4	4
Corea del Sur	0	1
Total	25.196	24.472

Promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional

2020	Hombres	Mujeres	Edad			Categoría		
			<30	30-50	>50	Directivos	Titulados	Oficiales
Indefinidos	18.320	3.746	4.479	13.937	3.650	978	6.713	14.375
Temporales	2.840	737	2.179	1.209	189	18.461	3.098	3.099
Jornada completa	21.007	4.403	6.589	15.060	3.761	985	7.071	17.354
Jornada parcial	153	80	69	86	78	11	103	119

2021	Hombres	Mujeres	Edad			Categoría		
			<30	30-50	>50	Directivos	Titulados	Oficiales
Indefinidos	17.511	3.854	4.314	13.349	3.702	969	6.380	14.016
Temporales	2.487	620	2.111	904	92	6	441	2.660
Jornada Completa	19.909	4.409	6.369	14.210	3.739	975	6.746	16.597
Jornada parcial	89	65	56	43	55	0	74	79

Remuneraciones medias y su evolución desagregadas por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor

	Remuneración promedio anual bruta*		Edad			Categoría		
	Hombres	Mujeres	<30 años	30-50	>50 años	Directivos	Titulados	Oficiales
2020	16.147	15.004	7.896	15.838	31.016	57.150	18.937	12.269
2021	17.064	15.796	8.040	16.864	32.143	62.221	20.821	12.637

**Todas las remuneraciones promedio anuales brutas anteriormente mencionadas se calculan sumando la totalidad de personas empleadas de CIE Automotive existentes en la categoría a desglosar, sin tener en consideración su procedencia o lugar de trabajo*

Distribución de las altas y bajas voluntarias por edad y sexo

2020	Hombres menores de 30	Hombres entre 30 y 50	Hombres más de 50	Total Hombres	Mujeres menores de 30	Mujeres entre 30 y 50	Mujeres más de 50	Total Mujeres	Total
Altas	3.603	1.438	201	5.242	692	609	83	1.384	6.629
Bajas voluntarias + otras bajas	3.372	1.804	639	5.815	429	451	113	993	6.808

2021	Hombres menores de 30	Hombres entre 30 y 50	Hombres más de 50	Total Hombres	Mujeres menores de 30	Mujeres entre 30 y 50	Mujeres más de 50	Total Mujeres	Total
Altas	3.712	1.725	265	5.702	804	717	119	1.640	7.342
Bajas voluntarias + otras bajas	2.981	1.586	391	4.958	642	552	119	1.313	6.271

Número de despidos por género, edad y clasificación profesional

2020	Hombres			Total	Mujeres			Total	TOTAL
	<30	30-50	>50	H	<30	30-50	>50	M	
Directivos	-	15	11	26	-	8	1	9	35
Titulados	169	354	80	603	48	59	12	116	719
Oficiales	916	689	201	1.806	85	190	59	334	2.140
Total	1.085	1.058	292	2.435	133	254	72	459	2.894

2021	Hombres			Total	Mujeres			Total	TOTAL
	<30	30-50	>50	H	<30	30-50	>50	M	
Directivos	0	9	11	20	0	1	0	1	21
Titulados	92	222	42	356	33	50	5	88	444
Oficiales	436	430	76	942	78	129	15	222	1.164
Total	528	661	129	1.318	111	180	20	311	1.629

Tablas medioambiente

Consumo de agua

303-1

m3/año	Indicador	Definición	2019	2020	2021
Europa*	GRI 303-1 (1)	Superficiales	64.363,00	31.385,00	28.161,00
	GRI 303-1 (2)	Subterráneas	30.893,00	36.803,00	33.956,00
	GRI 303-1 (3)	Pluviales	25.253,00	26.441,00	4.386,00
	GRI 303-1 (4)	Red pública	321.631,00	303.515,00	322.045,00
	GRI 303-1	Agua utilizada	442.140,00	398.144,00	388.548,00
		Agua reciclada	NA	NA	26.108.223,00
Norteamérica	GRI 303-1 (1)	Superficiales	2.048,00	-	11.002,00
	GRI 303-1 (2)	Subterráneas	69.589,00	59.079,00	59.471,00
	GRI 303-1 (3)	Pluviales	-	-	-
	GRI 303-1 (4)	Red pública	255.886,32	224.587,78	262.656,55
	GRI 303-1	Agua utilizada	327.523,32	283.666,78	333.129,55
		Agua reciclada	NA	NA	12.332.109,90
Brasil	GRI 303-1 (1)	Superficiales	-	14.242,00	-
	GRI 303-1 (2)	Subterráneas	75.234,00	56.906,00	49.665,00
	GRI 303-1 (3)	Pluviales	-	-	-
	GRI 303-1 (4)	Red pública	175.959,00	104.723,00	149.215,00
	GRI 303-1	Agua utilizada	251.193,00	175.871,00	198.880,00
		Agua reciclada	NA	NA	4.939.268,45
Asia (India/China)	GRI 303-1 (1)	Superficiales	261.840,00	236.591,00	157.053,00
	GRI 303-1 (2)	Subterráneas	179.451,00	185.606,00	203.057,20
	GRI 303-1 (3)	Pluviales	6.555,00	3.845,00	14.456,00
	GRI 303-1 (4)	Red pública	180.530,00	167.165,00	303.752,43
	GRI 303-1	Agua utilizada	628.376,00	593.207,00	678.318,63
		Agua reciclada	NA	NA	20.824.532,45
TOTAL	GRI 303-1 (1)	Superficiales	328.251,00	282.218,00	196.216,00
	GRI 303-1 (2)	Subterráneas	355.167,00	338.394,00	346.149,20
	GRI 303-1 (3)	Pluviales	31.808,00	30.286,00	18.842,00
	GRI 303-1 (4)	Red pública	934.006,32	799.990,78	1.037.668,98
	GRI 303-1	Agua utilizada	1.649.232,32	1.450.888,78	1.598.876,18
		Agua reciclada	NA	NA	64.204.133,80

*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.



301-1

301-2

Consumo de materiales

Kg	Indicador	Definición	2019	2020	2021
Europa*	GRI 301-1	Materia prima utilizada	545.320.860,00	383.474.092,00	444.062.256,00
	GRI 301-2	Materia prima valorizada	230.418.938,00	145.243.605,00	194.921.354,00
			42%	38%	44%
Norteamérica	GRI 301-1	Materia prima utilizada	370.013.007,00	300.490.431,00	327.388.797,24
	GRI 301-2	Materia prima valorizada	8.205.673,00	9.820.027,00	12.811.068,86
			2%	3%	4%
Brasil	GRI 301-1	Materia prima utilizada	187.910.073,00	152.235.258,00	169.957.386,00
	GRI 301-2	Materia prima valorizada	70.114.134,00	54.837.125,00	71.633.082,00
			37%	36%	42%
Asia (India/China)	GRI 301-1	Materia prima utilizada	407.039.649,00	434.487.453,00	506.635.270,00
	GRI 301-2	Materia prima valorizada	102.452.797,00	91.092.000,00	116.362.976,00
			25%	21%	23%
TOTAL	GRI 301-1	Materia prima utilizada	1.510.283.589,00	1.270.687.234,00	1.448.043.709,24
	GRI 301-2	Materia prima valorizada	411.191.542,00	300.992.757,00	395.728.480,86
			27%	24%	27%

*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

306-2

Gestión de residuos (I)

Tonelada	Indicador	Definición	2019	2020	2021
	GRI 306-2	Residuos industriales gestionados peligrosos	16.056,07	9.240,72	9.675,30
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a reciclaje	NA	NA	5.270,71
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a eliminación	NA	NA	4.404,59
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a incineración (con recuperación de energía)	NA	NA	1.832,54
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a incineración sin recuperación de energía	NA	NA	126,66
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a vertedero	NA	NA	1.123,19
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a otros métodos de eliminación	NA	NA	1.322,20
Europa*	GRI 306-2	Residuos industriales gestionados no peligrosos	129.598,75	82.926,86	109.328,78
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a reciclaje	NA	NA	108.288,73
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a eliminación	NA	NA	1.040,05
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a incineración (con recuperación de energía)	NA	NA	69,54
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a incineración sin recuperación de energía	NA	NA	-
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a vertedero	NA	NA	555,96
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a otros métodos de eliminación	NA	NA	414,55
	GRI 306-2	TOTAL	145.654,82	92.167,58	119.004,08
	GRI 306-2	Residuos industriales gestionados peligrosos	3.125,34	3.126,86	3.063,98
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a reciclaje	NA	NA	1.707,53
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a eliminación	NA	NA	1.356,42
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a incineración (con recuperación de energía)	NA	NA	364,31
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a incineración sin recuperación de energía	NA	NA	30,14
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a vertedero	NA	NA	655,03
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a otros métodos de eliminación	NA	NA	306,97
Norteamérica	GRI 306-2	Residuos industriales gestionados no peligrosos	73.696,89	68.823,73	71.173,13
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a reciclaje	NA	NA	69.349,60
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a eliminación	NA	NA	1.823,53
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a incineración (con recuperación de energía)	NA	NA	47,73
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a incineración sin recuperación de energía	NA	NA	-
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a vertedero	NA	NA	1.675,94
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a otros métodos de eliminación	NA	NA	99,85
	GRI 306-2	TOTAL	76.822,23	71.950,59	74.237,11

*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

306-2
Gestión de residuos (II)

Tonelada	Indicador	Definición	2019	2020	2021
	GRI 306-2	Residuos industriales gestionados peligrosos	3.654,90	2.155,99	1.072,04
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a reciclaje	NA	NA	512,93
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a eliminación	NA	NA	559,11
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a incineración (con recuperación de energía)	NA	NA	520,61
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a incineración sin recuperación de energía	NA	NA	-
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a vertedero	NA	NA	35,02
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a otros métodos de eliminación	NA	NA	3,48
Brasil	GRI 306-2	Residuos industriales gestionados no peligrosos	41.572,17	37.774,96	58.383,90
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a reciclaje	NA	NA	29.719,02
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a eliminación	NA	NA	28.664,88
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a incineración (con recuperación de energía)	NA	NA	6.286,96
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a incineración sin recuperación de energía	NA	NA	-
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a vertedero	NA	NA	22.201,59
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a otros métodos de eliminación	NA	NA	176,33
	GRI 306-2	TOTAL	45.227,07	39.930,95	59.455,95
	GRI 306-2	Residuos industriales gestionados peligrosos	2.402,97	1.805,63	3.646,55
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a reciclaje	NA	NA	2.041,86
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a eliminación	NA	NA	1.604,10
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a incineración (con recuperación de energía)	NA	NA	253,59
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a incineración sin recuperación de energía	NA	NA	560,94
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a vertedero	NA	NA	723,22
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a otros métodos de eliminación	NA	NA	66,94
Asia (India/China)	GRI 306-2	Residuos industriales gestionados no peligrosos	94.987,97	76.512,47	116.407,43
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a reciclaje	NA	NA	86.295,44
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a eliminación	NA	NA	30.111,99
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a incineración (con recuperación de energía)	NA	NA	26,49
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a incineración sin recuperación de energía	NA	NA	231,65
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a vertedero	NA	NA	28.049,32
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a otros métodos de eliminación	NA	NA	1.804,54
	GRI 306-2	TOTAL	97.390,94	78.318,10	120.053,98

306-2

Gestión de residuos (III)

Tonelada	Indicador	Definición	2019	2020	2021
	GRI 306-2	Residuos industriales gestionados peligrosos	25.239,28	16.329,20	17.457,88
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a reciclaje	NA	NA	9.533,03
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a eliminación	NA	NA	7.924,23
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a incineración (con recuperación de energía)	NA	NA	2.971,05
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a incineración sin recuperación de energía	NA	NA	717,74
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a vertedero	NA	NA	2.536,45
	GRI 306-2	Residuos peligrosos a otros métodos de eliminación	NA	NA	1.699,60
TOTAL	GRI 306-2	Residuos industriales gestionados no peligrosos	339.855,78	266.038,02	355.293,24
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a reciclaje	NA	NA	293.652,79
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a eliminación	NA	NA	61.640,45
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a incineración (con recuperación de energía)	NA	NA	6.430,72
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a incineración sin recuperación de energía	NA	NA	231,65
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a vertedero	NA	NA	52.482,81
	GRI 306-2	Residuos no peligrosos a otros métodos de eliminación	NA	NA	2.495,27
	GRI 306-2	TOTAL	365.095,06	282.367,22	372.751,12



302-1

Consumo y ahorro de energía

Gigajulios	Indicador	Definición	2019	2020	2021
Europa*	GRI 302-1	Energía, consumo directo	774.253,76	639.301,96	727.697,13
	GRI 302-1	Energía, consumo indirecto	1.471.786,54	1.160.924,20	1.288.375,69
	GRI 302-1	Energía, consumo indirecto no renovable	504.262,80	401.043,59	317.015,31
	GRI 302-1	Energía, consumo indirecto de energía renovable	967.523,75	759.880,62	971.360,38
	GRI 302-1	TOTAL	2.246.040,31	1.800.226,16	2.016.072,83
Norteamérica	GRI 302-1	Energía, consumo directo	476.606,74	426.553,41	627.666,59
	GRI 302-1	Energía, consumo indirecto	723.266,73	693.956,78	758.008,54
	GRI 302-1	Energía, consumo indirecto no renovable	581.783,97	537.472,46	625.774,54
	GRI 302-1	Energía, consumo indirecto de energía renovable	141.482,76	156.484,32	132.234,00
	GRI 302-1	TOTAL	1.199.873,47	1.120.510,19	1.385.675,13
Brasil	GRI 302-1	Energía, consumo directo	242.715,78	153.633,44	176.688,22
	GRI 302-1	Energía, consumo indirecto	687.884,31	536.138,85	644.943,72
	GRI 302-1	Energía, consumo indirecto no renovable	76.045,27	41.090,25	22.877,65
	GRI 302-1	Energía, consumo indirecto de energía renovable	611.839,04	495.048,60	622.066,07
	GRI 302-1	TOTAL	930.600,09	689.772,29	821.631,93
Asia (India/China)	GRI 302-1	Energía, consumo directo	169.178,90	302.183,16	390.601,12
	GRI 302-1	Energía, consumo indirecto	1.072.288,97	949.276,73	1.193.745,79
	GRI 302-1	Energía, consumo indirecto no renovable	931.365,88	795.005,82	1.005.338,28
	GRI 302-1	Energía, consumo indirecto de energía renovable	140.923,09	154.270,91	188.407,51
	GRI 302-1	TOTAL	1.241.467,87	1.251.459,89	1.584.346,91
TOTAL	GRI 302-1	Energía, consumo directo	1.662.755,19	1.521.671,97	1.922.653,06
	GRI 302-1	Energía, consumo indirecto	3.955.226,55	3.340.296,56	3.885.073,74
	GRI 302-1	Energía, consumo indirecto no renovable	2.093.457,91	1.774.612,12	1.971.005,79
	GRI 302-1	Energía, consumo indirecto de energía renovable	1.861.768,64	1.565.684,45	1.914.067,96
	GRI 302-1	TOTAL	5.617.981,74	4.861.968,53	5.807.726,80

*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.



305-1

305-2

305-3

Emisiones (alcance 1, 2 y 3)

	Indicador	Definición	Unidad	2019	2020	2021
Europa*	GRI 305-1	Emisiones directas	T CO ₂	43.914,62	37.934,40	43.281,83
	GRI 305-1	Emisiones directas de CH ₄	T CH ₄	-	-	0,79
	GRI 305-1	Emisiones directas de N ₂ O	T N ₂ O	-	-	0,09
	GRI 305-2	Emisiones indirectas de CO ₂	T CO ₂	60.798,05	38.420,00	34.671,25
	GRI 305	TOTAL	T CO₂	104.712,67	76.354,40	77.953,09
	GRI 305-3	Otras emisiones indirectas (Alcance 3)	T CO ₂	-	-	1.205.714,93
Norteamérica	GRI 305-1	Emisiones directas	T CO ₂	27.192,34	25.340,46	37.285,26
	GRI 305-1	Emisiones directas de CH ₄	T CH ₄	-	-	0,72
	GRI 305-1	Emisiones directas de N ₂ O	T N ₂ O	-	-	0,09
	GRI 305-2	Emisiones indirectas de CO ₂	T CO ₂	76.247,68	85.385,01	99.045,49
	GRI 305	TOTAL	T CO₂	103.440,02	110.725,48	136.330,75
	GRI 305-3	Otras emisiones indirectas (Alcance 3)	T CO ₂	-	-	949.779,07
Brasil	GRI 305-1	Emisiones directas	T CO ₂	14.387,16	9.191,82	10.568,18
	GRI 305-1	Emisiones directas de CH ₄	T CH ₄	-	-	0,23
	GRI 305-1	Emisiones directas de N ₂ O	T N ₂ O	-	-	0,03
	GRI 305-2	Emisiones indirectas de CO ₂	T CO ₂	1.436,41	477,10	265,61
	GRI 305	TOTAL	T CO₂	15.823,57	9.668,92	10.833,79
	GRI 305-3	Otras emisiones indirectas (Alcance 3)	T CO ₂	-	-	344.183,92
Asia (India/China)	GRI 305-1	Emisiones directas	T CO ₂	10.599,47	18.392,44	23.625,35
	GRI 305-1	Emisiones directas de CH ₄	T CH ₄	-	-	0,75
	GRI 305-1	Emisiones directas de N ₂ O	T N ₂ O	-	-	0,13
	GRI 305-2	Emisiones indirectas de CO ₂	T CO ₂	216.386,94	200.134,86	255.494,97
	GRI 305	TOTAL	T CO₂	226.986,41	218.527,30	279.120,32
	GRI 305-3	Otras emisiones indirectas (Alcance 3)	T CO ₂	-	-	1.139.204,53
TOTAL	GRI 305-1	Emisiones directas	T CO ₂	96.093,59	90.859,13	114.760,62
	GRI 305-1	Emisiones directas de CH ₄	T CH ₄	-	-	1,69
	GRI 305-1	Emisiones directas de N ₂ O	T N ₂ O	-	-	0,25
	GRI 305-2	Emisiones indirectas de CO ₂	T CO ₂	354.869,08	324.416,97	389.477,33
	GRI 305	TOTAL	T CO₂	450.962,67	415.276,10	504.237,95
	GRI 305-3	Otras emisiones indirectas (Alcance 3)	T CO ₂	-	-	3.638.882,44

*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

305-2

A continuación, indicamos cuál es el ahorro de emisiones por la compra de energía procedente de fuentes renovables.

T CO ₂	Indicador	Definición	2019	2020	2021
Europa*	GRI 305-2	Emisiones indirectas	83.277,57	44.614,45	56.762,67
Norteamérica	GRI 305-2	Emisiones indirectas	17.709,85	28.736,36	24.040,29
Brasil	GRI 305-2	Emisiones indirectas	11.556,96	5.748,06	7.222,30
Asia (India/China)	GRI 305-2	Emisiones indirectas	33.508,38	42.287,37	51.315,23
TOTAL	GRI 305-2	Emisiones indirectas	146.052,76	121.386,24	139.340,49

*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

302-3

Intensidad energética

Gigajulios/€	Indicador	Definición	2019	2020	2021
Europa*	GRI 302-3	Energía, consumo directo	0,53	0,54	0,58
	GRI 302-3	Energía, consumo indirecto	1,01	0,97	1,02
	GRI 302-3	Energía, consumo indirecto no renovable	0,35	0,34	0,25
	GRI 302-3	Energía, consumo indirecto de energía renovable	0,66	0,64	0,77
	GRI 302-3	TOTAL	1,54	1,51	1,60
Norteamérica	GRI 302-3	Energía, consumo directo	0,52	0,58	0,70
	GRI 302-3	Energía, consumo indirecto	0,79	0,94	0,84
	GRI 302-3	Energía, consumo indirecto no renovable	0,63	0,72	0,69
	GRI 302-3	Energía, consumo indirecto de energía renovable	0,15	0,21	0,15
	GRI 302-3	TOTAL	1,31	1,51	1,54
Brasil	GRI 302-3	Energía, consumo directo	0,75	0,83	0,82
	GRI 302-3	Energía, consumo indirecto	2,11	2,89	2,99
	GRI 302-3	Energía, consumo indirecto no renovable	0,23	0,22	0,11
	GRI 302-3	Energía, consumo indirecto de energía renovable	1,88	2,67	2,88
	GRI 302-3	TOTAL	2,86	3,72	3,81
Asia (India/China)	GRI 302-3	Energía, consumo directo	0,22	0,40	0,44
	GRI 302-3	Energía, consumo indirecto	1,41	1,25	1,34
	GRI 302-3	Energía, consumo indirecto no renovable	1,23	1,05	1,13
	GRI 302-3	Energía, consumo indirecto de energía renovable	0,19	0,20	0,21
	GRI 302-3	TOTAL	1,64	1,65	1,78
TOTAL	GRI 302-3	Energía, consumo directo	0,48	0,53	0,59
	GRI 302-3	Energía, consumo indirecto	1,14	1,16	1,19
	GRI 302-3	Energía, consumo indirecto no renovable	0,60	0,62	0,60
	GRI 302-3	Energía, consumo indirecto de energía renovable	0,54	0,54	0,59
	GRI 302-3	TOTAL	1,62	1,69	1,78

*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

CARTA
COORDENADAS
NUESTRA RUTA
JUNTOS HACIA EL FUTURO
GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME



305-4

CARTA
 COORDENADAS
 NUESTRA RUTA
 JUNTOS HACIA EL FUTURO
 GOBIERNO CORPORATIVO
ACERCA DE ESTE INFORME

Intensidad de las emisiones

T CO ₂ /k€	Indicador	Definición	2019	2020	2021
Europa*	GRI 305-4	Emisiones directas	0,03	0,03	0,03
	GRI 305-4	Emisiones indirectas	0,04	0,03	0,03
	GRI 305-4	TOTAL	0,07	0,06	0,06
Norteamérica	GRI 305-4	Emisiones directas	0,03	0,03	0,04
	GRI 305-4	Emisiones indirectas	0,08	0,12	0,11
	GRI 305-4	TOTAL	0,11	0,15	0,15
Brasil	GRI 305-4	Emisiones directas	0,04	0,05	0,05
	GRI 305-4	Emisiones indirectas	0,00	0,00	0,00
	GRI 305-4	TOTAL	0,05	0,05	0,05
Asia (India/China)	GRI 305-4	Emisiones directas	0,01	0,02	0,03
	GRI 305-4	Emisiones indirectas	0,29	0,26	0,29
	GRI 305-4	TOTAL	0,30	0,29	0,31
TOTAL	GRI 305-4	Emisiones directas	0,03	0,03	0,04
	GRI 305-4	Emisiones indirectas	0,10	0,11	0,12
	GRI 305-4	TOTAL	0,13	0,14	0,16

*Incluimos dentro de esta región las plantas ubicadas en Marruecos y Rusia.

Glosario

EBITDA

Resultado neto de explotación + Amortización.

EBITDA Ajustado

EBITDA 12 últimos meses anualizado en aquellas sociedades incorporadas al perímetro durante el periodo. Incluye el 50% del EBITDA de la JV China SAMAP que, en base a los acuerdos actuales con el socio, se consolida por el método de equivalencia.

EBIT

Resultado neto de explotación.

Resultado Neto

Resultados recurrentes atribuibles a los accionistas de la sociedad.

Deuda Financiera Neta (DFN)

Deuda con bancos y otras instituciones financieras – Caja y equivalentes – Otros Activos Financieros.

Deuda Financiera Neta Ajustada

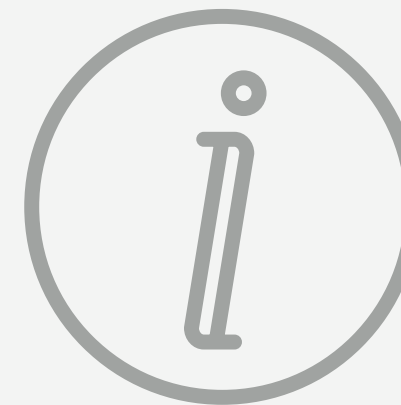
Deuda Financiera Neta incluyendo el 50% de la Deuda Financiera Neta de la JV China SAMAP que, en base a los acuerdos actuales con el socio, se consolida por el método de equivalencia.

Inversión de mantenimiento

Aquella que implica una renovación de las instalaciones para afrontar crecimiento vegetativo de los mercados.

Caja Operativa (%)

$(EBITDA - \text{Gasto financiero pagado} - \text{Impuestos pagados} - \text{Inversión de mantenimiento} - \text{Arrendamientos bajo IFRS 16}) / EBITDA - \text{Arrendamientos bajo IFRS 16}$



Estado de información no financiera

Trazabilidad de cumplimiento de la Ley de información no financiera y diversidad

Contenidos Ley 11/2018 de Información no Financiera y Diversidad	Estándares GRI versión 2016 (*)	Apartado del Informe Anual	Página	Comentarios / Respuesta directa / Omisiones
Breve descripción del modelo de negocio del grupo, que incluirá: 1) su entorno empresarial, 2) su organización y estructura, 3) los mercados en los que opera, 4) sus objetivos y estrategias, 5) los principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.	102-1	Datos de contacto	203	
	102-2	Nuestro MODELO DE NEGOCIO, una base fiable	45	
		Datos de contacto	203	
	102-3	Datos de contacto	45	
		Equilibrio geográfico	47	
	102-4	Datos de contacto	203	
		Datos de contacto	203	
	102-5	Datos de contacto	203	
		Datos de contacto	203	
	102-6	Nuestro MODELO DE NEGOCIO, una base fiable	45	
		El año 2021 en cifras	7	
	102-7	Nuestro MODELO DE NEGOCIO, una base fiable	45	
		Gestionando la diversidad de nuestros EMPLEADOS	83	
	102-10	Resultados económicos	63	
		Colaborando con los mejores PROVEEDORES	101	
	102-14	"25 años construyendo un sueño"	3	
102-16	COMPROMISOS: impulsados por el afán de superación	53		
	El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos	164		

Contenidos Ley 11/2018 de Información no Financiera y Diversidad	Estándares GRI versión 2016 (*)	Apartado del Informe Anual	Página	Comentarios / Respuesta directa / Omisiones
Breve descripción del modelo de negocio del grupo, que incluirá: 1) su entorno empresarial, 2) su organización y estructura, 3) los mercados en los que opera, 4) sus objetivos y estrategias, 5) los principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución.	102-17	Relación con los grupos de interés	195	
		Canal ético	196	
	102-18	Dirigidos por un Gobierno Corporativo de calidad	148	
		Órganos de Gobierno Profesionales	149	
		Consejo de Administración	151	
	102-19	Política ASG y funcionamiento	193	
	102-20	Política ASG y funcionamiento	193	
	102-21	Materialidad	200	
	102-22	Consejo de Administración	151	
	102-23	Consejo de Administración	151	
	102-26	Consejo de Administración	151	
	102-27	Consejo de Administración	151	
	102-28	Consejo de Administración	151	
		Una ESTRATEGIA integral para una rentabilidad sostenible	30	
	102-29	Sistema de gestión de riesgos	170	
		Riesgos evaluados en 2021	173	
	102-30	Sistema de gestión de riesgos	170	
	102-31	Sistema de gestión de riesgos	170	
		Materialidad	200	
	102-32	Sistema de gestión de riesgos	170	
Política ASG y funcionamiento		193		

Contenidos Ley 11/2018 de Información no Financiera y Diversidad	Estándares GRI versión 2016 (*)	Apartado del Informe Anual	Página	Comentarios / Respuesta directa / Omisiones
	102-33	El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos	164	
		Sistema de gestión de riesgos	170	
	102-34	El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos	164	
	102-40	Relación con los grupos de interés	195	
	102-42	Relación con los grupos de interés	195	
	102-44	Materialidad	200	
<p>Una descripción de las políticas que aplica el grupo respecto a dichas cuestiones, que incluirá:</p> <p>1) Los procedimientos de diligencia debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos.</p> <p>2) Los procedimientos de verificación y control, incluyendo qué medidas se han adoptado.</p>	103	Creando valor para nuestros ACCIONISTAS	68	
		Nuestro MODELO DE NEGOCIO, una base fiable	45	
		Propuesta de valor a los trabajadores	91	
		Colaborando con los mejores PROVEEDORES	101	
		Enfoque medioambiental	118	
		Favoreciendo el progreso de la SOCIEDAD	140	
		El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos	164	
		Gestión de RIESGOS	170	
<p>Los resultados de esas políticas, debiendo incluir indicadores clave de resultados no financieros pertinentes que permitan:</p> <p>1.) el seguimiento y evaluación de los progresos y</p> <p>2.) que favorezcan la comparabilidad entre sociedades y sectores, de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia utilizados para cada materia.</p>	103	Creando valor para nuestros ACCIONISTAS	68	
		Nuestro MODELO DE NEGOCIO, una base fiable	45	
		Propuesta de valor a los trabajadores	91	
		Colaborando con los mejores PROVEEDORES	101	
		Enfoque medioambiental	118	
		Favoreciendo el progreso de la SOCIEDAD	140	
		El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos	164	

Contenidos Ley 11/2018 de Información no Financiera y Diversidad	Estándares GRI versión 2016 (*)	Apartado del Informe Anual	Página	Comentarios / Respuesta directa / Omisiones
<p>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, y:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cómo el grupo gestiona dichos riesgos, - Explicando los procedimientos utilizados para detectarlos y evaluarlos de acuerdo con los marcos nacionales, europeos o internacionales de referencia para cada materia. - Debe incluirse información sobre los impactos que se hayan detectado, ofreciendo un desglose de los mismos, en particular sobre los principales riesgos a corto, medio y largo plazo. 	102-15	Riesgos evaluados en 2021	173	
	102-30	Sistema de gestión de riesgos	170	
<p>Indicadores clave de resultados no financieros que sean pertinentes respecto a la actividad empresarial concreta, y que cumplan con los criterios de comparabilidad, materialidad, relevancia y fiabilidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Con el objetivo de facilitar la comparación de la información, tanto en el tiempo como entre entidades, se utilizarán especialmente estándares de indicadores clave no financieros que puedan ser generalmente aplicados y que cumplan con las directrices de la Comisión Europea en esta materia y los estándares de Global Reporting Initiative, debiendo mencionar en el informe el marco nacional, europeo o internacional utilizado para cada materia. - Los indicadores clave de resultados no financieros deben aplicarse a cada uno de los apartados del estado de información no financiera. - Estos indicadores deben ser útiles, teniendo en cuenta las circunstancias específicas y coherentes con los parámetros utilizados en sus procedimientos internos de gestión y evaluación de riesgos. - En cualquier caso, la información presentada debe ser precisa, comparable y verificable. <p>Otra información de utilidad sobre la elaboración del documento-Práctica de Reporting.</p>	102-46	Metodología	199	
	102-47	Materialidad	199	
	102-48	Metodología	199	
	102-49	Metodología	199	
	102-50	Metodología	199	
	102-51	Reporting	197	
	102-52	Reporting	197	
		Metodología	199	
	102-53	Datos de contacto	203	
	102-56	Verificación externa	249	

Contenidos Ley 11/2018 de Información no Financiera y Diversidad	Estándares GRI versión 2016 (*)	Apartado del Informe Anual	Página	Comentarios / Respuesta directa / Omisiones
CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES				
GLOBAL MEDIO AMBIENTE				
1) Información detallada sobre los efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad, los procedimientos de evaluación o certificación ambiental. 2) Los recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales. 3) La aplicación del principio de precaución, la cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales.	103	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117	
		Enfoque medioambiental	118	
		Cálculo de la huella ambiental	122	
	102-11	Enfoque medioambiental	118	
	307-1	Inversiones	120	
CONTAMINACIÓN				
1) Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono que afectan gravemente el medio ambiente.	103	Control de la contaminación	120	
2) Teniendo en cuenta cualquier forma de contaminación atmosférica específica de una actividad, incluido el ruido y la contaminación lumínica.	103	Control de la contaminación	120	
ECONOMÍA CIRCULAR Y PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS				
Economía circular	103	Hacia la economía circular	124	
Residuos: Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos.	103	Hacia la economía circular	124	
	306-2	Gestión de los residuos	128	
Acciones para combatir el desperdicio de alimentos.	103	Gestión de los residuos	128	

Contenidos Ley 11/2018 de Información no Financiera y Diversidad	Estándares GRI versión 2016 (*)	Apartado del Informe Anual	Página	Comentarios / Respuesta directa / Omisiones	
USO SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS					
El consumo de agua y el suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales.	303-3	Lucha contra el cambio climático	119		
		Consumo de agua y recursos materiales	127		
Consumo de materias primas y las medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso.	103	Hacia la economía circular	124		
		301-1	Consumo de agua y recursos materiales	127	
		301-2	Consumo de agua y recursos materiales	127	
Consumo, directo e indirecto, de energía, medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética y el uso de energías renovables.	103	Eficiencia energética	125		
		302-1	Eficiencia energética	125	
		302-3	Eficiencia energética	125	
CAMBIO CLIMÁTICO					
Los elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como resultado de las actividades de la empresa, incluido el uso de los bienes y servicios que produce.	103	Lucha contra el cambio climático	119		
		Eficiencia energética	125		
	305-1	Hacia la economía circular	124		
		305-2	Lucha contra el cambio climático	119	
			Eficiencia energética	125	
305-4	Hacia la economía circular	124			
Las medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático.	103	Enfoque medioambiental	118		
		Lucha contra el cambio climático	119		
Las metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los medios implementados para tal fin.	103	Enfoque medioambiental	118		
		Lucha contra el cambio climático	119		
Taxonomía de la Unión Europea	(N/A)	Cumplimiento del Reglamento (UE) 2020/852 relativo a la taxonomía climática	120		

Contenidos Ley 11/2018 de Información no Financiera y Diversidad	Estándares GRI versión 2016 (*)	Apartado del Informe Anual	Página	Comentarios / Respuesta directa / Omisiones
Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad.		Protección de la biodiversidad	120	CIE Automotive desarrolla su actividad en entornos o polígonos industriales, de modo que se considera que la afección a la biodiversidad no es significativa, y por tanto no se considera material para el grupo y no se incluye información al respecto en este informe.
Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas.		Protección de la biodiversidad	120	

CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL

EMPLEO				
Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional.	103	Gestionando la diversidad de nuestros EMPLEADOS	83	
		Propuesta de valor a los trabajadores	91	
	102-8	Una plantilla diversa	84	
		Tablas de empleo	204	
	405-1	Diversidad de género en CIE Automotive	89	
Consejo de administración		151		
Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo.	102-8	Una plantilla diversa	84	
		Tablas de empleo	204	
Promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional.	102-8	Tablas de empleo	204	
Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional.	401-1	Tablas de empleo	204	

Contenidos Ley 11/2018 de Información no Financiera y Diversidad	Estándares GRI versión 2016 (*)	Apartado del Informe Anual	Página	Comentarios / Respuesta directa / Omisiones
Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor.	405-2	Tablas de empleo	204	
Brecha salarial, la remuneración de puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad.	103	Brecha salarial entre hombres y mujeres	90	
La remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo.	103	Política de remuneraciones	163	
	102-35	Política de remuneraciones	163	
	102-36	Propuesta de valor a los trabajadores	91	
Implantación de políticas de desconexión laboral.	103	Organización del tiempo de trabajo	96	
Empleados con discapacidad.	405-1	Una plantilla diversa	84-85	
ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO				
Organización del tiempo de trabajo.	103	Organización del tiempo de trabajo	96	
Número de horas de absentismo.	403-9	Organización del tiempo de trabajo	96	
		Indicadores de siniestralidad	99	
Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores.	103	Organización del tiempo de trabajo	96	
SALUD Y SEGURIDAD				
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo.	103	Propuesta de valor a los trabajadores	91	
	403-4	Entorno seguro y saludable	98	
Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, enfermedades profesionales; desagregado por sexo.	403-9	Entorno seguro y saludable	98	
	403-10	Entorno seguro y saludable	98	
RELACIONES SOCIALES				

Contenidos Ley 11/2018 de Información no Financiera y Diversidad	Estándares GRI versión 2016 (*)	Apartado del Informe Anual	Página	Comentarios / Respuesta directa / Omisiones	
Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos.	103	Propuesta de valor a los trabajadores	91		
		Materialidad	200		
	403-4	Comunicación con los empleados	97		
		407-1	Propuesta de valor a los trabajadores	91	
			Colaborando con los mejores PROVEEDORES	101	
Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país.	102-41	Defensa de los Derechos Humanos	169		
		Propuesta de valor a los trabajadores	91		
		Empleo digno y derecho a la negociación colectiva	93		
El balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo.		Cobertura de convenios por país			
FORMACIÓN					
Las políticas implementadas en el campo de la formación.	103	Propuesta de valor a los trabajadores	91		
La cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	404-1	Mapa del empleo en CIE Automotive	84		
		Formación y desarrollo profesional	94		
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad.	103	Un Comité de Diversidad que representa a todos	87		
IGUALDAD					

Contenidos Ley 11/2018 de Información no Financiera y Diversidad	Estándares GRI versión 2016 (*)	Apartado del Informe Anual	Página	Comentarios / Respuesta directa / Omisiones
Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.				
Planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres), medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo, la integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad.	103	Un Comité de Diversidad que representa a todos	87	
La política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad.				
DERECHOS HUMANOS				
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos	103	Propuesta de valor a los trabajadores	91	
		Defensa de los Derechos Humanos	169	
Prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos.	102-16	COMPROMISOS: impulsados por el afán de superación	53	
		Canal ético	165	
Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos.	406-1	Canal ético	165	
		Defensa de los Derechos Humanos	169	
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva.	407-1	Propuesta de valor a los trabajadores	91	
		Colaborando con los mejores PROVEEDORES	101	
		Defensa de los Derechos Humanos	169	

Contenidos Ley 11/2018 de Información no Financiera y Diversidad	Estándares GRI versión 2016 (*)	Apartado del Informe Anual	Página	Comentarios / Respuesta directa / Omisiones
La eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.	103	Igualdad y diversidad	86	
		El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos	164	
	406-1	Un Comité de Diversidad que representa a todos	87	
		Propuesta de valor a los trabajadores	91	
		Canal ético	165	
La eliminación del trabajo forzoso u obligatorio.	409-1	Defensa de los Derechos Humanos	169	
La abolición efectiva del trabajo infantil.	408-1	Defensa de los Derechos Humanos	169	
CORRUPCIÓN Y SOBORNO				
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno.	103	El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos	164	
	102-16	COMPROMISOS: impulsados por el afán de superación	53	
		El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos	164	
	102-17	El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos	164	
		Canal ético	165	
	205-2	Lucha contra la corrupción y el soborno	167-168	
	415-1	Relación con las administraciones locales	142	
		Lucha contra la corrupción y el soborno	167	
	419-1	Relación con las administraciones locales	142	
		Lucha contra la corrupción y el soborno	167	
205-3	Canal ético	165		
	Lucha contra la corrupción y el soborno	167-168		

Contenidos Ley 11/2018 de Información no Financiera y Diversidad	Estándares GRI versión 2016 (*)	Apartado del Informe Anual	Página	Comentarios / Respuesta directa / Omisiones
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales.	205-2	Código de Conducta Profesional	164	
		Lucha contra la corrupción y el soborno	167-168	
Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro.	413-1	Acción social	145	

SOCIEDAD

COMPROMISOS DE LA EMPRESA CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE

El impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local.	103	Nuestro COMPROMISO con la excelencia y la sostenibilidad	53	
		Favoreciendo el progreso de la SOCIEDAD	140	
	201-1	Valor generado y distribuido	143	
	202-2	Mapa del empleo en CIE Automotive	84	
	204-1	Gestión "GLOCAL"	107	
El impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio.	413-1	Acción social	145	
	201-1	Valor generado y distribuido	143	
	204-1	Gestión "GLOCAL"	107	
Las relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos.	413-1	Acción social	145	
	102-42	Relación con los grupos de interés	195	
	102-43	Relación con los grupos de interés	195	
	204-1	Gestión "GLOCAL"	107	
	413-1	Acción social	145	

Contenidos Ley 11/2018 de Información no Financiera y Diversidad	Estándares GRI versión 2016 (*)	Apartado del Informe Anual	Página	Comentarios / Respuesta directa / Omisiones
Las acciones de asociación o patrocinio.	102-12	Enfoque medioambiental	118	
		Progresos en la gestión ASG	191	
		Compromiso con la Agenda 2030	192	
	102-13	Definiendo el futuro del sector	141-142	
SUBCONTRATACIÓN Y PROVEEDORES				
- La inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales. - Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental.	102-9	Colaborando con los mejores PROVEEDORES	101	
	103	Colaborando con los mejores PROVEEDORES	103	
	204-1	Gestión "Glocal"	107	
	308-1	Proceso de homologación de proveedores	109	
		Herramientas de gestión/control de riesgos	111	
	414-1	Proceso de homologación de proveedores	109	
Herramientas de gestión/control de riesgos		111		
Sistemas de supervisión y auditorias y resultados de las mismas.	103	Proceso de homologación de proveedores	109	
		Herramientas de gestión/control de riesgos	111	
CONSUMIDORES				
Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores.	103	Referentes de calidad	80	
Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas.	103	Satisfacción del cliente	82	

Contenidos Ley 11/2018 de Información no Financiera y Diversidad	Estándares GRI versión 2016 (*)	Apartado del Informe Anual	Página	Comentarios / Respuesta directa / Omisiones
INFORMACIÓN FISCAL				
Beneficios obtenidos país por país.	103	Valor distribuido a la sociedad	143	
Impuestos sobre beneficios pagados.	207-4	Pago de impuestos	144	
Subvenciones públicas recibidas	201-4	Subvenciones públicas recibidas	145	

(*) Se han tomado como referencia los indicadores "GRI 403 Salud y seguridad en el trabajo", y "GRI 303 Agua y Efluentes" en su versión del 2018, la versión 2019 para "GRI 207 Fiscalidad" y la versión 2020 para "GRI 306 Residuos". Para el resto de los indicadores se ha utilizado la versión del 2016.



Índice de contenidos GRI

CONTENIDO GRI	APARTADO	PÁGINA
TEMA MATERIAL: PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN		
GRI 102: CONTENIDOS GENERALES 2016		
102-1	Nombre de la organización	Datos de contacto 203
102-2	Actividades, marcas, productos y servicios	Nuestro MODELO DE NEGOCIO, una base fiable 45
		Datos de contacto 203
102-3	Ubicación de la sede	Datos de contacto 203
102-4	Ubicación de las operaciones	Equilibrio geográfico 47
		Datos de contacto 203
102-5	Propiedad y forma jurídica	Datos de contacto 203
102-6	Mercados servidos	Nuestro MODELO DE NEGOCIO, una base fiable 45
102-7	Tamaño de la organización	El año 2021 en cifras 7
		Nuestro MODELO DE NEGOCIO, una base fiable 45
		Gestionando la diversidad de nuestros EMPLEADOS 83
102-8	Información sobre empleados y otros trabajadores	Gestionando la diversidad de nuestros EMPLEADOS 83
		Tabla de empleo 204



CONTENIDO GRI	APARTADO	PÁGINA	
102-9	Cadena de suministro	Colaborando con los mejores PROVEEDORES	101
102-10	Cambios significativos en la organización y su cadena de suministro	Resultados económicos	63
		Colaborando con los mejores PROVEEDORES	101
102-11	Principio o enfoque de precaución	Enfoque medioambiental	118
102-12	Iniciativas externas	"25 años construyendo un sueño"	3
		Progresos en la gestión ASG	191
102-13	Afiliación a asociaciones	Definiendo el futuro del sector	141,142

TEMA MATERIAL: ESTRATEGIA

GRI 102: CONTENIDOS GENERALES 2016			
102-14	Declaración de altos ejecutivos responsables de la toma de decisiones	"25 años construyendo un sueño"	3
102-15	Principales impactos, riesgos y oportunidades	Riesgos evaluados en 2021	173

TEMA MATERIAL: ÉTICA E INTEGRIDAD

GRI 102: CONTENIDOS GENERALES 2016			
102-16	Valores, principios, estándares y normas de conducta	COMPROMISOS: impulsados por el afán de superación	53
		El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos	164
102-17	Mecanismos de asesoramiento y preocupaciones éticas	Relación con los grupos de interés	195
		Canal ético	196

CONTENIDO GRI	APARTADO	PÁGINA
---------------	----------	--------

TEMA MATERIAL: GOBERNANZA

GRI 102: CONTENIDOS GENERALES 2016

102-18	Estructura de gobernanza	Órganos de Gobierno Profesionales	148
102-19	Delegación de autoridad	Política ASG y funcionamiento	193
102-20	Responsabilidad a nivel ejecutivo de temas económicos, ambientales y sociales	Política ASG y funcionamiento	193
102-21	Consulta a grupos de interés sobre temas económicos, ambientales y sociales	Materialidad	200
102-22	Composición del máximo órgano superior de gobierno y sus comités	Consejo de Administración	151
102-23	Presidente del máximo órgano de gobierno	Consejo de Administración	151
102-26	Función de máximo órgano de gobierno en la selección de objetivos, valores y estrategia	Consejo de Administración	151
102-27	Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno	Consejo de Administración	151
102-28	Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno	Consejo de Administración	151
102-29	Identificación y gestión de impactos económicos, ambientales y sociales	Sistema de gestión de riesgos	170
102-30	Eficacia de los procesos de gestión del riesgo	Sistema de gestión de riesgos	170
102-31	Revisión de temas económicos, ambientales y sociales	Sistema de gestión de riesgos Materialidad	170 200
102-32	Función de máximo órgano de gobierno en la elaboración de informes de sostenibilidad	Política ASG y funcionamiento	193
102-33	Comunicación de preocupaciones críticas al máximo órgano de gobierno	El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos Sistema de gestión de riesgos	164 170



CONTENIDO GRI		APARTADO	PÁGINA
102-34	Naturaleza y número total de preocupaciones éticas	El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos	164
102-35	Políticas de remuneración	Política de remuneraciones	163
102-36	Procesos para determinar la remuneración	Política de remuneraciones	163

TEMA MATERIAL: PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS

GRI 102: CONTENIDOS GENERALES 2016			
102-40	Lista de grupos de interés	Relación con los grupos de interés	195
102-41	Acuerdos de negociación colectiva	Empleo digno y derecho a la negociación colectiva	
102-42	Identificación y selección de grupos de interés	Relación con los grupos de interés	195
102-43	Enfoques para la participación de los grupos de interés	Relación con los grupos de interés	195
102-44	Temas y preocupaciones clave mencionados	Materialidad	200

TEMA MATERIAL: PRÁCTICAS PARA LA ELABORACIÓN DE INFORMES

GRI 102: CONTENIDOS GENERALES 2016			
102-45	Entidades incluidas en los estados financieros consolidados	Ver CCAA Consolidadas	-
102-46	Definición de los contenidos de los informes y las Coberturas del tema	Metodología	199
102-47	Lista de los temas materiales	Materialidad	200
102-48	Reexpresión de la información	Metodología	199
102-49	Cambios en la elaboración de informes	Metodología	199

CONTENIDO GRI	APARTADO	PÁGINA
102-50	Período objeto del informe	Metodología 199
102-51	Fecha del último informe	Reporting 197
102-52	Ciclo de elaboración de informes	Reporting 197
102-53	Punto de contacto para preguntas sobre el informe	Datos de contacto 203
102-54	Declaración de elaboración del informe de conformidad con los Estándares GRI	Metodología 199
102-55	Índice de contenido de GRI	Índice de contenido de GRI 233
102-56	Verificación externa	Verificación externa 246

TEMA MATERIAL: DIMENSIÓN ECONÓMICA

GRI 201: DESEMPEÑO ECONÓMICO 2016

103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Favoreciendo el progreso de la SOCIEDAD 140
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Favoreciendo el progreso de la SOCIEDAD 140
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Favoreciendo el progreso de la SOCIEDAD 140
201-1	Valor económico directo generado y distribuido	Valor distribuido a la sociedad 143
201-4	Asistencia financiera recibida del gobierno	Subvenciones públicas recibidas 145

GRI 202: PRESENCIA EN EL MERCADO 2016

103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Una plantilla diversa 84
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Una plantilla diversa 84

CONTENIDO GRI		APARTADO	PÁGINA
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Una plantilla diversa	84
202-2	Proporción de altos ejecutivos contratados de la comunidad local	Una plantilla diversa	84
GRI 204: PRÁCTICAS DE ADQUISICIÓN 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Colaborando con los mejores PROVEEDORES	101
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Colaborando con los mejores PROVEEDORES	101
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Colaborando con los mejores PROVEEDORES	101
204-1	Proporción de gasto en proveedores locales	Gestión "Glocal"	107
GRI 205: ANTICORRUPCIÓN 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos	164
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos	164
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	El MARCO ÉTICO sobre el que trabajamos	164
205-2	Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	Lucha contra la corrupción y el soborno	167-168
205-3	Casos de corrupción confirmados y medidas tomadas	Lucha contra la corrupción y el soborno	167-168
GRI 207: IMPUESTOS 2019			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Pago de impuestos	144
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Pago de impuestos	144
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Pago de impuestos	144
207-4	Presentación de informes país por país	Pago de impuestos	144

CONTENIDO GRI		APARTADO	PÁGINA
TEMA MATERIAL: DIMENSIÓN AMBIENTAL			
GRI 301: MATERIALES 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
301-1	Materiales utilizados por peso o volumen	Consumo de agua y recursos materiales	127
		Tablas medioambiente	208
301-2	Insumos reciclados	Consumo de agua y recursos materiales	127
		Tablas medioambiente	208
GRI 302: ENERGÍA 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
302-1	Consumo energético dentro de la organización	Eficiencia energética	125
		Tablas medioambiente	208
302-3	Intensidad energética	Eficiencia energética	125
		Tablas medioambiente	208



CONTENIDO GRI		APARTADO	PÁGINA
GRI 303: AGUA 2018			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
303-3	Extracción de agua	Consumo de agua y recursos materiales	127
		Tablas medioambiente	208
GRI 305: EMISIONES 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
305-1	Emisiones directas de GEI (alcance 1)	Eficiencia energética	125
		Tablas medioambiente	208
305-2	Emisiones directas de GEI al generar energía (alcance 2)	Eficiencia energética	125
		Tablas medioambiente	208
305-4	Intensidad de las emisiones de GEI	Eficiencia energética	125
		Tablas medioambiente	208
GRI 306: EFLUENTES Y RESIDUOS 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117

CONTENIDO GRI		APARTADO	PÁGINA
306-2	Residuos por tipo y método de eliminación	Gestión de los residuos	128
		Tablas medioambiente	208
GRI 307: CUMPLIMIENTO AMBIENTAL 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Reforzando nuestro compromiso MEDIOAMBIENTAL	117
307-1	Incumplimiento de la legislación y normativa ambiental	Inversiones	120
GRI 308: EVALUACIÓN AMBIENTAL DE PROVEEDORES 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Colaborando con los mejores PROVEEDORES	101
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Colaborando con los mejores PROVEEDORES	101
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Colaborando con los mejores PROVEEDORES	101
308-1	Nuevos proveedores que han pasado filtros de evaluación y selección de acuerdo con los criterios ambientales	Proceso de homologación de proveedores	109
		Herramientas de gestión/control de riesgos	111
TEMA MATERIAL: DIMENSIÓN SOCIAL			
GRI 401: EMPLEO 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Gestionando la diversidad de nuestros EMPLEADOS	83
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Gestionando la diversidad de nuestros EMPLEADOS	83
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Gestionando la diversidad de nuestros EMPLEADOS	83

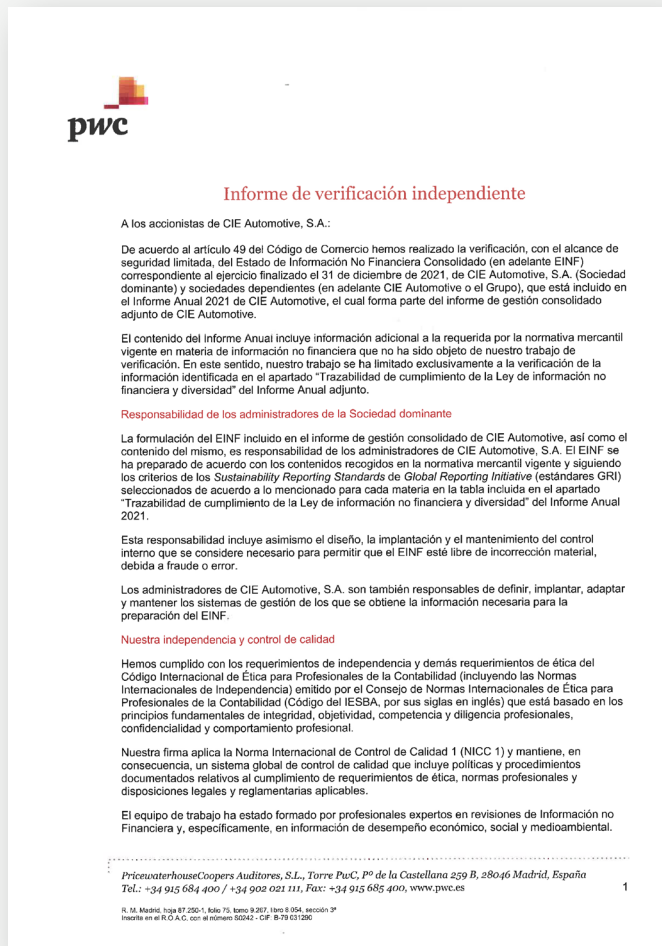
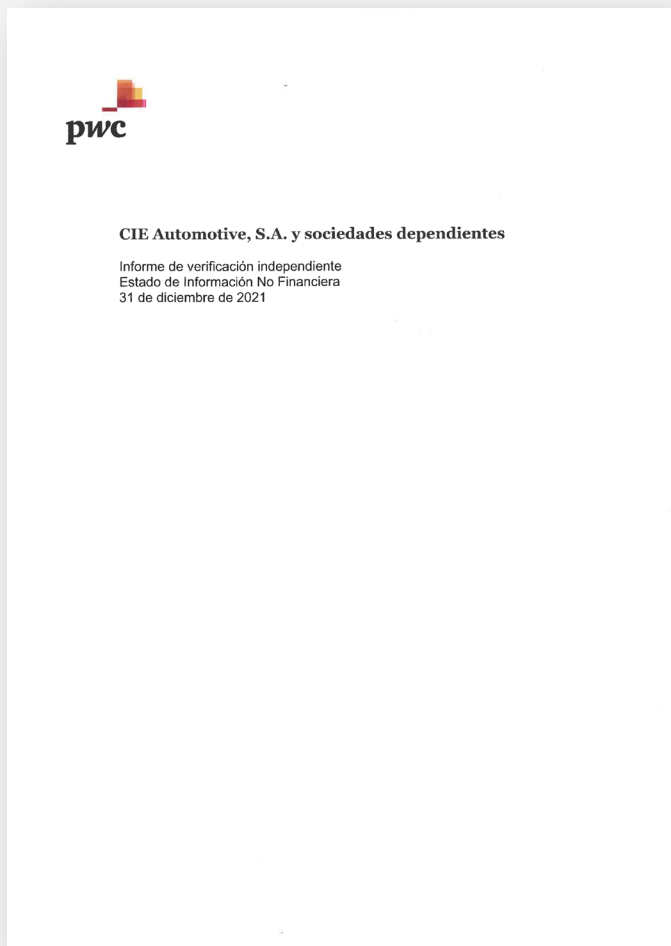
CONTENIDO GRI		APARTADO	PÁGINA
401-1	Nuevas contrataciones de empleados y rotación de personal	Una plantilla diversa	84
		Tablas de empleo	204
GRI 403: SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO 2018			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Entorno seguro y saludable	98
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Entorno seguro y saludable	98
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Entorno seguro y saludable	98
403-4	Participación de los trabajadores, consultas y comunicación sobre salud y seguridad en el trabajo	Entorno seguro y saludable	98
403-9	Lesiones por accidente laboral	Entorno seguro y saludable	98
403-10	Dolencias y enfermedades laborales	Entorno seguro y saludable	98
GRI 404: FORMACIÓN Y ENSEÑANZA 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Formación y desarrollo profesional	94
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Formación y desarrollo profesional	94
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Formación y desarrollo profesional	94
404-1	Media de horas de formación al año por empleado	Formación y desarrollo profesional	94
GRI 405: DIVERSIDAD E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Igualdad y diversidad	86
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Igualdad y diversidad	86
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Igualdad y diversidad	86

CONTENIDO GRI		APARTADO	PÁGINA
405-1	Diversidad en órganos de gobierno y empleado	Una plantilla diversa	84
		Diversidad de género en CIE Automotive	89
		Consejo de administración	151
		Tablas de empleo	204
405-2	Ratio del salario base y de la remuneración de mujeres frente a hombres	Tablas de empleo	204
GRI 406: NO DISCRIMINACIÓN 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Defensa de los Derechos Humanos	169
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Defensa de los Derechos Humanos	169
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Defensa de los Derechos Humanos	169
406-1	Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	Defensa de los Derechos Humanos	169
GRI 407: LIBERTAD DE ASOCIACIÓN Y NEGOCIACIÓN COLECTIVA 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Defensa de los Derechos Humanos	169
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Defensa de los Derechos Humanos	169
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Defensa de los Derechos Humanos	169
407-1	Operaciones y proveedores cuyo derecho a la libertad de asociación y negociación colectiva podría estar en riesgo	Defensa de los Derechos Humanos	169
GRI 408: TRABAJO INFANTIL 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Defensa de los Derechos Humanos	169
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Defensa de los Derechos Humanos	169
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Defensa de los Derechos Humanos	169

CONTENIDO GRI		APARTADO	PÁGINA
408-1	Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo infantil	Defensa de los Derechos Humanos	169
GRI 409: TRABAJO FORZOSO U OBLIGATORIO 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Defensa de los Derechos Humanos	169
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Defensa de los Derechos Humanos	169
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Defensa de los Derechos Humanos	169
409-1	Operaciones y proveedores con riesgo significativo de casos de trabajo forzoso u obligatorio	Defensa de los Derechos Humanos	169
GRI 412: EVALUACIÓN DE DERECHOS HUMANOS 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Defensa de los Derechos Humanos	169
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Defensa de los Derechos Humanos	169
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Defensa de los Derechos Humanos	169
412-2	Formación de empleados en políticas o procedimientos sobre Derechos Humanos	Formación y desarrollo profesional	94
GRI 413: COMUNIDADES LOCALES 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Acción social	145
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Acción social	145
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Acción social	145
413-1	Operaciones con participación de la comunidad local, evaluaciones del impacto y programas de desarrollo	Acción social	145

CONTENIDO GRI		APARTADO	PÁGINA
GRI 414: EVALUACIÓN SOCIAL DE LOS PROVEEDORES 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Reforzamos la colaboración con nuestros proveedores	101
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Reforzamos la colaboración con nuestros proveedores	101
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Reforzamos la colaboración con nuestros proveedores	101
414-1	Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con los criterios sociales	Proceso de homologación de proveedores	109
		Herramientas de gestión/control de riesgos	111
GRI 415: POLÍTICA PÚBLICA 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Definiendo el futuro del sector	141
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Definiendo el futuro del sector	141
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Definiendo el futuro del sector	141
415-1	Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	Relación con las administraciones locales	142
GRI 419: CUMPLIMIENTO SOCIOECONÓMICO 2016			
103-1	Explicación del tema material y su Cobertura	Definiendo el futuro del sector	141
103-2	Enfoque de gestión y sus componentes	Definiendo el futuro del sector	141
103-3	Evaluación del enfoque de gestión	Definiendo el futuro del sector	141
419-1	Incumplimiento de las leyes y normativas en los ámbitos social y económico	Relación con las administraciones locales	142
		Lucha contra la corrupción y el soborno	167

Verificación externa





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.

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 CIE Automotive 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 CIE Automotive, 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 CIE Automotive y descrito en el apartado "Materialidad" del capítulo "Acercas de este informe", 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 de CIE Automotive, S.A. y sociedades dependientes 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 la tabla incluida en el apartado "Trazabilidad de cumplimiento de la Ley de información no financiera y diversidad" del citado Informe Anual 2021.



Párrafo de énfasis

El Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles establece la obligación de divulgar información sobre la manera y la medida en que las actividades de la empresa se asocian a actividades económicas que se consideren medioambientalmente sostenibles en relación con los objetivos de mitigación del cambio climático y adaptación al cambio climático por primera vez para el ejercicio 2021 siempre que el estado de información no financiera se publique a partir del 1 de enero de 2022. En consecuencia, en el EINF adjunto no se ha incluido información comparativa sobre esta cuestión. Adicionalmente, se ha incorporado información para la que los administradores de CIE Automotive han optado por aplicar los criterios que, en su opinión, mejor permiten dar cumplimiento a la nueva obligación y que están definidos en la nota metodológica incluida en el apartado "Cumplimiento del reglamento (UE) 2020/852 relativo a la taxonomía climática" del EINF adjunto. Nuestra conclusión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

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.

Pablo Bascones Iñundáin
25 de febrero de 2022



UN SUEÑO 25 AÑOS
CONSTRUYENDO 25

CIE Automotive S.A.

Alameda Mazarredo 69, 8º
48009 Bilbao (Bizkaia), España

Tel.: +34 946 054 835
Fax: +34 946 054 837

www.cieautomotive.com