

noticias news

27

Primer semestre
First semester
2015



CIE Automotive

LA UNIÓN HACE LA FUERZA

Estamos a punto de realizar un merecido descanso y, viendo los resultados logrados por nuestra empresa, no queremos dejar pasar el reconocimiento a todos los trabajadores que habéis tenido un alto grado de participación en cada uno de los logros obtenidos.

Es momento de celebrar el gran camino recorrido hasta ahora, porque, entre todos, estamos superando las expectativas. En el año 2013 marcamos cinco pilares estratégicos: presencia, crecimiento, eficiencia, balance e innovación. Hemos basado nuestra actividad en estos fundamentos y ha sido un acierto. Hoy podemos decir que estamos en camino de alcanzar en este ejercicio 2015, dos años antes, los objetivos marcados para el 2017.

La unión hace la fuerza. Y esa es la clave de nuestro éxito. El trabajo multidisciplinar, los equipos multilocales, los proyectos multitecnología... Independientemente de nuestra situación, todos trabajamos con el mismo propósito. Y ahora nos toca marcar un nuevo objetivo.

En los próximos meses definiremos las líneas básicas y aprobaremos el Plan Estratégico 2016-2020. Back to basic; con base en los fundamentales, nos centraremos en el crecimiento orgánico del Grupo, gracias al éxito de los productos estratégicos desarrollados en todas las tecnologías; y aprovecharemos las oportunidades que el mercado nos pueda ofrecer en todas las zonas geográficas.

Además queremos adentrarnos en el mundo digital, impulsando las Factorías 4.0. Transformaremos datos en inteligencia. Desafiaremos los estándares para crear Innovación Inteligente.

Y, por supuesto, con el compromiso de contribuir al desarrollo sostenible, la seguridad, la salud y el bienestar social de todos nuestros trabajadores y la sociedad en general.

Definimos, por tanto, un reto más ambicioso que nunca, un reto extraordinario.

Por eso necesitamos que todos reméis con nosotros, a bordo de la embarcación que representa la quintaesencia de un Equipo: La trainera CIE AUTOMOTIVE.

La sincronización de nuestros remos y la aportación de la energía exacta por parte de cada uno de los trabajadores, logrará que nos desplacemos velozmente. Y conseguiremos un ritmo extraordinario de crecimiento.

La clave está en la compenetración del equipo. Juntos podremos alcanzar todos los objetivos que nos proponemos. Lo hemos demostrado; lo volveremos a demostrar.

Antón Pradera
Jesús María Herrera

UNITY IS STRENGTH

We are about to take a well-earned rest and, in view of the results our company has achieved, we would like to take this opportunity to congratulate all our employees, who have played a major part in all our achievements.

It's time to celebrate the long road we've travelled up to now, because between all of us we're exceeding expectations. In 2013 we established five strategic principles: presence, growth, efficiency, balance and innovation. We've built our business on these foundations and it's worked. Today we can claim to be on the way to achieving the goals set for 2017 this year, in 2015 – two years early.

Unity is strength. And this is the key to our success. Multi-disciplinary work, multi-site teams, multi-technology projects... Whatever our place in the organisation, we all work with a single purpose. And now it's time to set ourselves a new goal.

In the next few months we'll be defining basic content and approving the 2016-2020 Strategic Plan. Back to basics: we'll focus on organic growth for the group founded on the success of strategic products developed in all technology areas. We'll also take advantage of all the opportunities that might arise in all geographical areas.

We also want to move into the digital world by fostering 4.0 factories. We'll turn data into intelligence. We'll defy standards to create smart innovation.

Naturally with a commitment to contribute to sustainable development, safety, health and social welfare for all our employees and for society in general.

We're therefore taking on a more ambitious challenge than ever; an exceptional challenge.

To do this we'll all need to pull together, as if we were rowing a craft that represents the quintessence of teamwork: CIE AUTOMOTIVE as a traditional Basque *Trainera* racing boat.

By making sure we all row in time and every one of our employees contributes just the right amount of energy we can go faster and faster. And we'll achieve an outstanding rate of growth.

The key is in the team working together. Together we can achieve all the goals we set ourselves.

We've proved it; we'll prove it again.

Antón Pradera
Jesús María Herrera

ÍNDICE

- 1 Mensaje
- 2 MAHINDRA-CIE, segunda fase
- 3 Entrevista
- 4 Inauguración quinta línea en CIE Galfor
- 5 Nueva planta en Rusia
- 5 Antón Pradera, presidente de C.P. Basque Industry 4.0
- 6+7 DOMINION
- 8 CIE I+D+i
- 9 Composites spray molding technology
- 9 Acuerdo CIE Plástico Europa - GME
- 10+11 Breves
- 12 Mapa CIE Automotive

INDEX

- 1 Message
- 2 MAHINDRA-CIE, second phase
- 3 Interview
- 4 Crankshaft production line opens at CIE Galfor
- 5 New plant in Russia
- 5 Antón Pradera, president of C.P. Basque Industry 4.0
- 6+7 DOMINION
- 8 CIE I+D+i
- 9 Composites Spray Molding Technology
- 9 CIE Plastic Europe - GME agreement
- 10+11 Flashes
- 12 CIE Automotive Map

MAHINDRA-CIE, SEGUNDA FASE MAHINDRA-CIE, PHASE TWO

El pasado mes de enero se concluyó la integración de todas las compañías que forman Mahindra CIE Automotive, y las acciones de la nueva sociedad, en la que CIE Automotive tiene el 53 % del capital, están desde entonces cotizando en la bolsa de Mumbai. Este proceso legal, que comenzó con la firma del acuerdo en Junio de 2013, ha involucrado 3 compañías cotizadas, ha requerido la aprobación de los Comités de Competencia de 3 países y ha supuesto la exclusión de Bolsa de 2 compañías, en lo que ha sido una de las operaciones societarias más complejas jamás realizadas en la India.

La integración operacional y comercial de las nuevas plantas (11 en India, 4 en Alemania, 1 en el Reino Unido y 1 en Italia) continúa a buen ritmo, con estrategias diferentes para cada unidad de negocio. Hay que tener en cuenta que, además de estar operando en países en los que CIE Automotive no tenía presencia productiva hasta ahora, esta nueva compañía aporta a CIE Automotive una importante presencia en segmentos como camiones, tractores o excavadoras, también nuevos clientes como Mahindra y Tata, y nuevas tecnologías como Engranajes, Composites y Productos Magnéticos.

La gestión de un negocio tan complejo ha requerido la implantación de una organización mixta, combinando equipos locales en los diferentes países con las estructuras divisionales de CIE Automotive, optimizando así las sinergias y la transferencia de tecnología allá donde sea necesario además de facilitar las mejores prácticas de gestión en todas las plantas; todo ello, con el objetivo de alcanzar al menos los mismos niveles de rentabilidad que el resto de las compañías de CIE Automotive.

En lo referente al crecimiento, estamos trabajando para desarrollar la relación comercial en India con los principales clientes globales de CIE Automotive, ya que actualmente el volumen de negocio con ellos es nulo o muy bajo, si bien es cierto que su participación en el mercado indio todavía es muy pequeña. Además estamos estudiando oportunidades para traer a la India aquellos productos en los que CIE Automotive tiene una posición destacada en otras regiones, así como implantar en este país otras tecnologías como la inyección de plástico o de aluminio. Para terminar, está nuestra estrategia de fusiones y adquisiciones, a través de la cual queremos continuar nuestra expansión geográfica a otros países del sudeste asiático como Tailandia, Indonesia, etc. y que al mismo tiempo puede ser la forma más rápida de desarrollar los productos de plástico y aluminio, y de ganar una mayor presencia comercial entre los clientes japoneses y coreanos que dominan estos mercados.

Last January saw completion of the integration of all the companies that make up Mahindra CIE Automotive, and shares in the new company, in which CIE Automotive has a 53% holding, have been quoted on the Mumbai stock exchange since then. This legal process, which began with

signature of the agreement in June 2013, has involved three quoted companies, requiring the approval of competition authorities in three countries and involved the delisting on the stock exchange of two of the companies, in what has been one of the most complex business operations ever carried out in India.

Operational and business integration of the nine plants (11 in India, 4 in Germany, 1 in the United Kingdom and 1 in Italy) continues apace, with different strategies for each business unit. It should be borne in mind that, as well as operating in countries where CIE Automotive has not been present up to now, this new concern gives CIE Automotive a major presence in segments such as trucks, tractors and excavators, as well as new customers including Mahindra and Tata, and new technologies like gearing, composites and



Xabier Arruebarrena
(Welding Engineer Metal Division Europe)

Sameer Wagle
(Business Development Manager Mahindra CIE)

magnetic products.

Managing such a complex business called for the implementation of a mixed organisation, combining local teams in the different countries with the divisional structures of CIE Automotive, maximising synergies and technology transfer wherever necessary as well as providing best management practices across all sites. **The goal of all this is to achieve at least the same levels of profitability as the other companies in CIE Automotive.**

As regards growth, we are working to develop commercial relations in India with CIE Automotive's top global customers, as turnover with them is currently zero or minimal, though it is true that their role on the Indian market is very small as yet. We are also studying opportunities of bringing products in which CIE Automotive has a strong position in other regions to India, as well as rolling out other technologies such as plastic or aluminium injection moulding in the country. Finally, as part of our mergers and takeovers strategy **we aim to continue with our geographical expansion into other south-east Asian countries including Thailand and Indonesia, amongst others.** At the same time, this may be the fastest way to develop plastic and aluminium products and to gain a larger business presence among the Japanese and Korean customers that dominate these markets.

P - ¿Podrías resumirnos la historia de CIE Automotive México?

R - En 2015 se cumplen doce años de presencia de CIE Automotive en México, cuyo punto de partida fue la planta de CIE Celaya. Inicialmente concebida como una planta de estampado con máquinas transfer y un pequeño pero complejo proceso de inyección de aluminio y su mecanizado, inició operaciones en el año 2003.

En 2005 se formaliza una asociación con un socio mexicano y se integra la planta de PEMSA Celaya, formándose oficialmente CIE Automotive México como un grupo de empresas al servicio de la Industria Automotriz de NAFTA.

En el año 2007 se integran al grupo NUGAR en Edo. De México y la planta de inyección de plástico localizada en Ramos Arizpe Coahuila.

Como todos recordarán, en el año 2008 y 2009 la crisis de la industria automotriz tocó fondo y con ello se abrieron nuevas oportunidades para el grupo: CIE Automotive se queda con el 100% de las acciones del grupo CIE México.

Se lanza el proyecto de la planta de pintura en Saltillo, que entra en operación en el 2008 y desde entonces ha sido un modelo de excelencia en operación y, por consecuencia, en valor añadido al cliente.

Los cambios estructurales de la industria después de la crisis también se vieron reflejados en los proveedores, dando esto como resultado que, en 2010, CIE Automotive México recibiera de parte de uno de los clientes globales una solicitud para mecanizar partes componentes del mecanizado de dirección asistido eléctricamente (EPS). Por ello, la planta de MATIC inició operaciones en Celaya en el 2011, constituyéndose como la sexta operación de CIE México.

De igual forma, en 2013, se otorgó a CIE Automotive un contrato para la fabricación global de cigüeñales forjados, dando esto pie al nacimiento de la séptima operación de CIE Automotive México que entrará en función en el mes de octubre de 2015 con una capacidad inicial para 1.5 millones de unidades.

El camino recorrido ha estado lleno de obstáculos y retos que, gracias a un gran equipo humano que trabaja en nuestras operaciones, ha permitido llegar hasta donde hoy estamos.

P - ¿Cómo han evolucionado las plantas en ese país?

R - En primer lugar, hemos ido incrementando el número de clientes y plataformas a las que servimos. Esto se observa en la capacidad instalada y, por consecuencia, en el incremento de las ventas que nuestras empresas van registrando por cada año transcurrido. En ese sentido puedo decir que, en sus doce años de vida, CIE Automotive México ha más que triplicado sus ventas.

P - ¿En qué productos o mercados están especializadas?

R - Nuestras empresas están ubicadas para abastecer al mercado de vehículos ligeros en la región de NAFTA, principalmente al mercado de equipo original y TIER1. Nuestros productos son entregados a nuestros clientes principalmente en México y en Estados Unidos, y en mucha menor medida a Brasil, Europa y Asia.

P - ¿Cuáles son los puntos fuertes frente a la competencia?

R - Pienso que la excelencia operativa que nos da la oportunidad de servir con calidad y costos competitivos a nuestros clientes. Combinando lo anterior con una organización pequeña y muy rápida en la toma de decisiones, podemos decir que la esencia está en el modelo de CIE implantado en México.

P - ¿Cuál será el papel de CIE México en el grupo CIE Automotive?

R - Esperamos cada día ser un apoyo más fuerte para que CIE Automotive alcance los objetivos de crecimiento que se han fijado en el plan estratégico.

Igualmente continuaremos ampliando la oferta tecnológica de CIE Automotive en México para dar valor añadido a nuestros clientes cada día más globales y con una creciente demanda que nos da la oportunidad de crecer a ritmos acelerados.



Q - Could you summarise the history of CIE Automotive Mexico for us?

A - In 2015 CIE Automotive will have been in Mexico for twelve years, and the starting point for this was the CIE Celaya site. Initially designed as a stamping plant with transfer machines and a small but complex aluminium injection moulding and machining process, it went into operation in the year 2003.

In 2005 an association was set up with a Mexican partner and the PEMSA Celaya plant was incorporated, officially becoming CIE Automotive Mexico, a business group at the service of the automotive industry in the NAFTA.

In 2007 the NUGAR group in the State of Mexico was incorporated with the plastic injection moulding plant located in Ramos Arizpe Coahuila.

As everybody remembers, in the years 2008 and 2009 the crisis in the automotive industry hit bottom, and this opened up new opportunities for the group: CIE Automotive acquired 100% of the shares in the

CIE Mexico group.

The Saltillo paint plant project was launched, coming into operation in 2008. Since then it has been a model of operational excellence, and consequently represents added value for customers.

Structural changes in the industry after the crisis also impacted on suppliers. This meant that in 2010 CIE Automotive Mexico was asked by one of its global customers to machine electric power-assisted steering systems (EPS). This is why the MATIC plant began working in Celaya in 2011, becoming CIE Mexico's sixth operation.

Likewise, in 2013, CIE Automotive won a contract for global manufacture of forged crankshafts, and this gave rise to CIE Automotive Mexico's seventh operation, which is to start working in October 2015 with initial capacity for 1.5 million pieces.

Our path so far has been filled with obstacles and challenges, but the great team working in our operations have enabled us to get where we are today.

Q - How have the plants developed in Mexico?

A - First of all, we have increased the number of customers and platforms we work for. This has affected our installed capacity, and consequently led to the higher sales recorded by our companies every year. In this respect I can say that in the twelve years it has existed, CIE Automotive Mexico has more than tripled its sales.

Q - In which products or markets do they specialise?

A - Our companies are located to supply the light vehicle market in the NAFTA region, primarily the original equipment market and TIER1. Our products are delivered to our customers mainly in Mexico and the United States, and to a much lesser extent in Brazil, Europe and Asia.

Q - What are your strong points in relation to the competition?

A - I think the operational excellence that enables us to offer our customers quality and competitive costs is one. Combining this with a small organisation that can take decisions very fast, I would say the essence lies in the model CIE has implemented in Mexico.

Q - What will CIE Mexico's role in the CIE Automotive group be?

A - We hope to play a more and more important part in allowing CIE Automotive to achieve the growth targets set in the strategic plan.

We will also carry on expanding the technology CIE Automotive in Mexico can offer, to provide added value for our increasingly global customers in a context of rising demand that gives us the chance to grow at a fast pace.

INAUGURACIÓN DE LA QUINTA LÍNEA EN CIE GALFOR THE FIFTH CRANKSHAFT PRODUCTION LINE OPENS AT GALFOR

CIE Galfor inauguró el 12 de junio de 2015 la quinta línea de fabricación de cigüeñales forjados de su factoría en el polígono de San Cibrao das Viñas, en Ourense, Galicia. **El acto estuvo presidido por el presidente de CIE Automotive, Antón Pradera, y el presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijoo,** y contó con la presencia de un centenar de personas. Entre ellas, el consejero delegado de CIE Automotive, Jesús Mari Herrera o el conselleiro de Economía e Industria, Francisco Conde.

La nueva línea de fabricación ha supuesto una inversión total de nueve millones de euros, y eleva la producción de CIE Galfor hasta los 4,5 millones de cigüeñales al año, 1,2 millones más que hasta ahora. Gracias a esta ampliación, **uno de cada cuatro coches ensamblados en Europa llevará una pieza fabricada en San Cibrao das Viñas.** La planta, con 400 puestos de trabajo directos y alrededor de 1.000 indirectos, cuenta con una amplia cartera de pedidos, y prevé tener toda su capacidad ocupada hasta 2017.

CIE Galfor, que nació en 1973 como una empresa tradicional bajo el nombre de Barreiros Orense, se ha convertido en una referencia internacional dentro de uno de los sectores más competitivos que existen. La evolución de la empresa ourensana ha sido constante en estos últimos 13 años. **Su facturación ha pasado de los 25 a los 120 millones de euros anuales y ha modernizado constantemente su modelo de producción.** Gracias a este compromiso, ha dejado atrás todas las operaciones manuales y cuenta con una planta totalmente automatizada.

Por eso, CIE Galfor es el proveedor de referencia para marcas de primer nivel, está en la vanguardia del desarrollo de la tecnología de forja centro de CIE Automotive, y da apoyo a plantas en Lituania, China, México, India, Alemania e Inglaterra. Un ejemplo de la internacionalización de la factoría gallega y de su peso dentro del grupo multinacional es que Javier Currás, director general de CIE Galfor desde 2003, es también director general de CIE Mahindra Forgings Europe, con cuatro plantas en Alemania y una en Inglaterra. **El secreto del éxito de CIE Galfor no es otro que una estrategia clara y ambiciosa, y un buen modelo de gestión.**

On 12th July 2015 CIE Galfor opened the fifth forged crankshaft production line at its factory on the San Cibrao das Viñas industrial estate, in Ourense, Galicia. **The event was chaired by the president of CIE Automotive, Antón Pradera, and the president of the Galician government, Alberto**

Núñez Feijoo, in the presence of a hundred people. Among them were the managing director of CIE Automotive, Jesús Mari Herrera, and the Galician minister for economics and industry, Francisco Conde.

The new production line involved a total investment of nine million euros, and boosts CIE Galfor's output to 4.5 million crankshafts a year, 1.2 million more than up to now. Thanks to this expansion, **one in every four cars assembled in Europe will feature a part manufactured at San Cibrao das Viñas.** The plant, providing 400 direct jobs and around 1,000 indirect ones, has a full order book and expects to have its capacity fully occupied until 2017.

CIE Galfor, which was set up in 1973 as a traditional firm under the name of Barreiros Orense, has become an international benchmark in one of the most competitive industries there is. This company based in the Galician province of Ourense has made constant progress over the last 13 years: **its turnover has risen from 25 to 120 million euros a year and it has constantly updated its production model.** Thanks to this level of commitment, it has phased out all manual operations and runs a fully automated plant.

This is why CIE Galfor is the primary supplier for top manufacturers, is at the cutting edge in developing forging technology for CIE Automotive and provides support for plants in Lithuania, China, Mexico, India, Germany and the United Kingdom. An illustration of the internationalisation of the Galician factory and of its weight in the multinational group is that Javier Currás, the chief executive of CIE Galfor since 2003, also heads CIE Mahindra Forgings Europe, with four plants in Germany and one in the United Kingdom. **The secret of CIE Galfor's success is none other than a clear, ambitious strategy and a good management model.**



NUEVA PLANTA EN RUSIA NEW PLANT IN RUSSIA

En Junio 2015 se ha completado la construcción de la nueva planta del grupo en Togliatti-Rusia, que se dedicará a la fabricación de piezas de aluminio inyectadas y mecanizadas.

También se ha completado la instalación de los medios productivos para una primera fase de capacidad, y se han obtenido las validaciones de cliente, que ya permiten iniciar los suministros de serie.

El primer proyecto, captado en 2013, consiste en la fabricación de 7 referencias para el nuevo motor de gasolina que Renault va a comenzar a producir de forma inminente en Togliatti (Rusia) y también en Bursa (Turquía).

Este motor equipará a una parte importante de los vehículos que la alianza Renault, Nissan y Avtovaz tiene previsto montar en Rusia y también en algunos modelos del sur de Europa.

La capacidad instalada hasta este momento permitirá suministrar componentes hasta 150.000 motores año (2.200 Tn año), y será ampliada progresivamente, a medida que vaya aumentando el nivel de demanda de estos clientes.

En la primera semana de Julio de 2015 ya han comenzado los suministros de piezas de serie para ambos destinos.

June 2015 saw completion of the building of the group's new plant in Tolyatti, Russia, which is to manufacture injection moulded and machined aluminium parts.

Also complete is installation of the production facilities for a first phase of capacity, and approval has been gained from the customer, allowing production deliveries to begin.

The first project, agreed in 2013, consists of manufacturing 7 items for the new petrol engine, production of which is set to begin in Tolyatti (Russia) and also in Bursa (Turkey).

This engine will be fitted in many of the vehicles the alliance between Renault, Nissan and Avtovaz plans to assemble in Russia, and also in some models in southern Europe.

Currently installed capacity allows components to be supplied for up to 150,000 engines a year (2,200 tonnes a year), and this is to be gradually expanded, as demand by these customers increases.

Deliveries of production parts for both destinations began in the first week of July 2015.



ANTÓN PRADERA - PRESIDENTE DEL C.P.BASQUE INDUSTRY 4.0 ANTÓN PRADERA - PRESIDENT OF THE BASQUE INDUSTRY 4.0.

El presidente de CIE Automotive, Antón Pradera, asume la presidencia rotatoria del comité público-privado que desplegará la estrategia Basque Industry 4.0., a través de la cual se persigue **mantener el carácter industrial de la economía vasca impulsando actividades de fabricación de mayor valor añadido**. Para ello, el Grupo de Pilotaje compromete su apoyo a las empresas vascas para posibilitar el avance hacia actividades más intensivas en conocimiento y tecnología y asume la tarea de liderar la gestión, seguimiento y evaluación de la estrategia Basque Industry 4.0 surgida en el seno del Departamento de Desarrollo Económico y Competitividad del Gobierno Vasco.

Este comité se compone de representantes de entidades públicas y privadas, con la participación de representantes del Departamento de DDEC con la consejera Arantxa Tapia, Spri, las alianzas tecnológicas Tecnalia e Ik4, la Agencia Innobasque, el CIC Margune, la Corporación Mondragon, además de responsables de los clusters AFM, ACICAE, Gaia y Cluster de la Energía.

Las líneas de actuación de Basque Industry 4.0 se agrupan en torno a 6 ejes de actuación que tratan de generar capacidades, desarrollar productos, procesos y servicios innovadores, y una efectiva coordinación y gestión de la actividad en Euskadi en Fabricación Avanzada.

The president of CIE Automotive, Antón Pradera, takes over the revolving presidency of the public-private committee that is to roll out the Basque Industry 4.0. strategy, the aim of which is to **maintain the industrial nature of the Basque economy by fostering manufacturing with high added value**. To this end, the pilot group is committed to supporting Basque businesses to help them to progress towards more knowledge and technology-intensive activities, and takes on the task of leading the management, follow-up and assessment of the Basque Industry 4.0. strategy, drawn up by the Basque government's department of economic development and competitiveness (DDEC).

This committee is made up of representatives of public and private bodies, with the participation of representatives of the DDEC, minister Arantxa Tapia, the Basque business development agency SPRI, the Tecnalia and Ik4 technology alliances, the Innobasque agency, the high performance manufacturing cooperative research centre CIC Margune and the Mondragon cooperative corporation, as well as those responsible for the AFM (advanced manufacturing), ACICAE (automotive), Gaia (telecommunications) and Cluster de la Energía (energy) clusters.

The lines of action pursued by Basque Industry 4.0. are grouped into six areas which set out to generate capacities, develop innovative products, processes and services and effectively coordinate and manage advanced manufacturing business in the Basque Country.



DOMINION, PATROCINADOR DEL BILBAO BASKET DOMINION, SPONSOR OF BILBAO BASKET

DOMINION firmó un acuerdo por el que pasa a ser el patrocinador principal del Bilbao Basket durante la presente y próxima temporada. El apoyo de DOMINION busca que el Bilbao Basket inicie una nueva etapa que permita consolidar su futuro a largo plazo.

En palabras de nuestros directivos: "el baloncesto encarna perfectamente los valores de esfuerzo y trabajo en equipo que caracterizan a nuestra empresa, sobre ellos se ha construido nuestro modelo de negocio y esperamos que sirvan de base para un nuevo modelo en el Club; nuestro mayor deseo es acompañar al Bilbao Basket en este camino, y permitirle estar siempre arriba, aspirando a lo máximo".



Dominion has signed an agreement to be the main sponsor of Bilbao Basket for this season and the next. With

DOMINION's support the aim is for Bilbao Basket to embark on a new era, allowing them to consolidate a long-term future.

In the words of our management, "Basketball is the perfect embodiment of the values of effort and hard teamwork that characterise our firm. Our business model is built upon them and we hope they will serve as a basis for a new model

at the Club; our greatest wish is to accompany Bilbao Basket on this road, and help them to stay competitive, aspiring to the top."

PROYECTO INNOVADOR EN TORRES DE REFRIGERACIÓN INNOVATION PROJECT ON COOLING TOWERS

DOMINION es la responsable del diseño y construcción de dos torres de refrigeración para el proyecto de Polimex –Mostostal S.A. / PGE GiEK en Opole, al suroeste de Polonia.

Esta planta eléctrica a carbón contará con dos unidades de 900 MW. Una vez operativa, será la mayor instalación de Polonia de este tipo, y suministrará electricidad equivalente a dos millones de hogares.

El diseño aplicado en las torres pone especial énfasis en optimizar la emisión CO₂, maximizando el aprovechamiento energético.



DOMINION is responsible for the design and building

of two cooling towers for the Polimex –Mostostal S.A. / PGE GiEK project in Opole, south-western Poland.

This coal-fired power plant will hold two 900 MW unit. Once operational, it will be the country's largest hard coal-fuelled facility, and will supply electricity to the equivalent of two million homes.

The design applied emphasises the optimisation of CO₂ emissions, maximising the heat recovery.

RENOVACIÓN URBANÍSTICA DE LONDRES LONDON URBANISTIC RENOVATION

El proyecto urbanístico más importante de Londres tiene como hito clave la compleja rehabilitación de la icónica Battersea Power Station.

DOMINION se encargará del meticuloso desmantelamiento y la reconstrucción de las cuatro chimeneas y debe asegurarse de que continúen siendo un emblema para futuras generaciones. Visualmente, serán idénticas a las originales, si bien incorporan notables mejoras tecnológicas.

El proyecto presenta una alta complejidad técnica al ser ejecutado simultáneamente a otros trabajos en la obra.



The most relevant urban project in London has as its main landmark the rehabilitation of the Battersea Power Station.

The four chimneys are iconic structures that are instantly recognisable and a much-loved feature of London's skyline.

DOMINION is responsible for the painstakingly dismantling and rebuilding of the four chimneys to ensure that they remain a London landmark for generations to come. Each new chimney will be visually identical to the original, while adding relevant technological improvements.

This is a challenge of high complexity since it will be carried out in parallel with other works on-site.

DOMINION CONTRIBUYE A LA PREVENCIÓN DE TSUNAMIS DOMINION HELPS TO PREVENT TSUNAMIS

Con el objeto de dar respuesta a la alta sensibilidad social por el riesgo que suponen los tsunamis que periódicamente azotan la costa Chilena, el Gobierno Regional de Arica, a través de la ONEMI, ha encargado a DOMINION el despliegue de un sistema de protección anti-tsunamis.

El proyecto incluye el diseño y despliegue de la red, incluyendo la infraestructura completa para la alarma temprana soportada por una plataforma propia que combina canales comunicación (sirenas, TV, red móvil, radio, internet, ...), así como un centro de comando.

DOMINION trabajará activamente con la Administración Pública para lograr que el nuevo sistema sea la clave que permita una correcta gestión de la protección civil basada en tres claves: anticipación, aviso adecuado y educación previa (simulacros).

DOMINION apuesta por extender esta solución a toda la costa pacífico-latinoamericana.

In order to respond to the high level of public concern about the risk from the tsunamis that regularly hit the Chilean coastline, the regional government of Arica, through ONEMI, has commissioned DOMINION to deploy an anti-tsunami protection system.

The project includes designing and deploying a network, including full infrastructure for early alert supported by a dedicated platform which combines communication channels (sirens, TV, mobile network, radio, internet and so on) and a command centre.

DOMINION will be working actively with the authorities to make the new system the key to enabling proper management of civil defence based on three factors: anticipation, adequate alarms and advance training (drills).

DOMINION aims to extend this solution to the whole Pacific coast of Latin America.



DOMINION LIDERA UNA NUEVA GENERACIÓN DE HOSPITALES DOMINION LEADS A NEW GENERATION OF HOSPITALS

DOMINION forma parte de la empresa concesionaria que construirá y explotará el nuevo hospital de Antofagasta. El proyecto comprende el diseño, la construcción, la provisión del equipamiento médico, el mobiliario clínico y no clínico, el equipamiento industrial y el mobiliario asociado a la infraestructura, el servicio de infraestructura tecnológica (SIT), el sistema informático de comunicación (SIC) y la explotación de servicios básicos, especiales obligatorios y complementarios por un periodo de 15 años (mantenimiento de la infraestructura y reposición de equipamiento médico, entre otros). Todos los servicios clínicos serán administrados por el Servicio de Salud de Antofagasta, responsable sanitario del funcionamiento del hospital. La inversión en el hospital será de unos 250 millones de dólares (226 millones de euros).

La prestigiosa publicación World Finance premió al hospital de Antofagasta como el mejor contrato de infraestructura hospitalaria del año en asociación público - privada (Deal of the year).

Este centro hospitalario será el mayor de Chile y beneficiará a una población de 350.000 personas y contará con una superficie de 122.000 m2. Estará dotado de la última tecnología tanto en lo referente a la construcción como en equipamiento.

Por su parte, DOMINION alcanza con este proyecto un total de ocho hospitales equipados en los últimos años en varios países de Latinoamérica, responsabilizándose tanto del equipamiento médico, como del mobiliario clínico y no clínico, y de las infraestructuras tecnológicas (TIC). Igualmente ha aportado soluciones software en distintos ámbitos hospitalarios como farmacia, dietética y nutrición, campos en los que es líder a nivel nacional e internacional.

DOMINION is part of the concession holder that is to build and operate the new Antofagasta hospital. The project includes design, building, supplying medical equipment, clinical and non-clinical furnishing, industrial equipment and the fixtures and fittings associated with infrastructure, the technological infrastructure service (TIS), the information technology communication system (ITCS) and operation of basic, obligatory special and complementary services for a period of 15 years (infrastructure maintenance and replacement of medical equipment, among others). All clinical services will be administered by the Antofagasta Health Service, responsible for the healthcare side of hospital operations. The investment in the hospital will be about 250 million dollars (226 million euros).

The prestigious publication World Finance rated Antofagasta hospital best public-private partnership hospital infrastructure deal of the year.

This hospital will be the largest in Chile, serving a population of 350,000 people, with 122,000 m2 of floor space. It will be equipped with the latest technology in terms of both buildings and equipment.

With this project DOMINION has now equipped a total of eight hospitals in recent years, in different Latin American countries. It takes charge of medical equipment, clinical and non-clinical fixtures and fittings and technological (ICT) infrastructures. It has also provided software solutions in different hospital-related areas such as pharmacy, diet and nutrition, areas in which it is a national and international leader.



ESTIMACIÓN DE VIDA A FATIGA CON CARGOS VARIABLES ESTIMATING FATIGUE LIFE WITH VARIABLE LOADS

El diseño de componentes de automoción exige que se tengan en cuenta los diferentes requerimientos que deben cumplir para garantizar que no haya ningún fallo durante toda la vida del citado componente. Adicionalmente, **cada vez se busca optimizar más los diseños de manera que se mejore el coste, se reduzca el peso y se mejoren las prestaciones.** Esto hace que no se puedan usar factores de seguridad elevados durante el diseño y por ello haya que realizar un análisis más detallado que contemple mayor número de datos reales de vida en servicio y se reduzca el número de suposiciones que llevan consigo estos factores de seguridad.

Uno de los mayores enemigos del diseño a fatiga es la dispersión, de manera que cuando diseñamos un componente podemos hacerlo teniendo en cuenta la resistencia media del mismo y la sollicitación media a la que se ve expuesta y tendremos un margen de seguridad aparente. Sin embargo, las sollicitaciones a las que se ven sometidos la mayoría de los componentes distan mucho de ser constantes, incluso dependiendo del perfil del usuario y la resistencia de la pieza debido a la variabilidad de las características del material, tolerancias, procesos de fabricación, montaje, etc. Por ello realmente la situación es la mostrada en el gráfico.

Y por tanto la confiabilidad del diseño es de uno menos la intersección de las dos campanas de distribución.

En componentes de seguridad esta confiabilidad debe ser equivalente a una probabilidad de fallo 1ppm. **En el departamento de ingeniería se lleva años trabajando en la caracterización de la distribución de la resistencia de la pieza que, principalmente, se logra mediante la generación de curvas Wöhler de componente, lo que implica una labor de ensayo muy importante.** Este tipo de caracterizaciones ya se ha realizado en diferentes componentes tanto de chasis como de motor.

Para poder realizar una estimación de confiabilidad es necesario usar datos de sollicitaciones reales en servicio; en esta fase hay que trabajar en colaboración con el OEM de manera que aporte datos reales obtenidos en pruebas en campo, pudiendo recibir un histórico con todas las sollicitaciones que el componente ha recibido durante el ensayo y extrapolándolo a una vida completa en vehículo. Este histórico de datos se filtra hasta obtener un esquema de sollicitaciones como el que se adjunta que supone un daño equivalente para el componente a diseñar.

De esta manera el procedimiento desarrollado de estimación de vida tiene en cuenta tanto la variabilidad de las sollicitaciones como la dispersión en la resistencia de la pieza, pudiendo reducir el número de factores de seguridad a introducir y, por ello, logrando diseños más eficientes. La alternativa sería usar una sollicitación sobredimensionada y un criterio de resistencia a vida infinita, lo que evidentemente nos llevaría a sobredimensionar el diseño.

Este tipo de procedimientos basados en confiabilidad a vida finita, exigen una colaboración con el cliente final mucho más cercana y un grado muy superior de conocimiento de los productos y de la problemática asociada a la fatiga de los mismos, sin embargo la ventaja de costes, peso y prestaciones es muy relevante, añadida a una relación más próxima con nuestros clientes.

Automotive component design must meet the different requirements necessary to guarantee that no failures will occur throughout the life of the component in question. Moreover, **greater and greater design improvements are sought to cut cost, reduce weight and enhance performance.** This means that high safety factors cannot be used in the design and it therefore calls for more detailed analysis taking into account real data on service life and reducing the number of cases involving these safety factors.

One of the main enemies of fatigue design is scattering. When we design a component we can do so taking into account its median strength and the median stress to which it is subject, so giving us an apparent margin of safety. However, the stresses to which most components are subject are far from constant, even depending on the profile of the user and the strength of the part due to the variability of material characteristics, tolerances,

manufacturing processes, assembly and so on. This means that the situation is in fact as shown in the graphic.

The reliability of the design is therefore one minus the intersection of the two distribution curves. In safety components this reliability

must be equal to a probability of failure of 1ppm. **The engineering department has been working during the last years on characterising stress distribution in the parts, mainly by generating Wöhler component curves, which involves considerable testing workload.** This kind of description has now been carried out for different components for both chassis and engines.

In order to estimate reliability, data for actual stress in use must be used; this phase calls for work in cooperation with the OEM so that they can supply real data obtained from field testing, resulting in a history with all the stresses to which the component was subjected during the test and extrapolating this to the whole life of the vehicle. This historical data is

filtered to give a stress diagram like the one below, which supposes equivalent damage to the component being designed.

Thus, the procedure followed to estimate life takes into account both the variability in stress and scattering in the strength of the part, and so, the number of safety factors to include can be reduced,

allowing to achieve more efficient designs. The alternative would be to over-estimate stress and take a criterion of infinite life, which would obviously lead us to over-estimate the design.

This type of procedure based on reliability over a finite life calls for much closer cooperation with the customer and a very high degree of knowledge of products and the fatigue issues associated with them. However, the benefits in terms of costs, weight and performance is considerable, as well as those of closer relations with our customers.

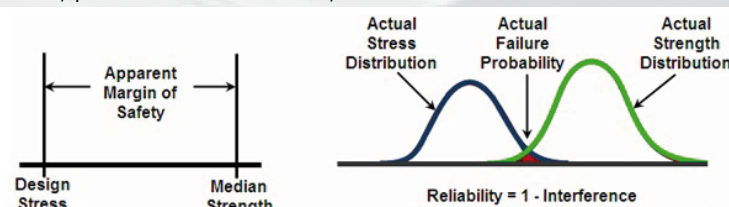
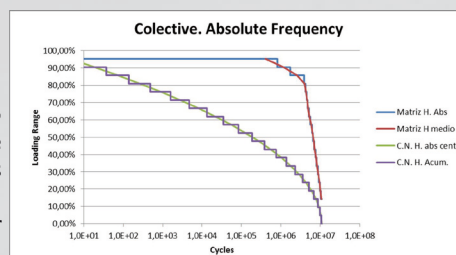


Gráfico de El-Sayed S. Aziz and Constantin Chassapis
Graphic El-Sayed S. Aziz and Constantin Chassapis



COMPOSITE SPRAY MOLDING TECHNOLOGY COMPOSITE SPRAY MOLDING TECHNOLOGY

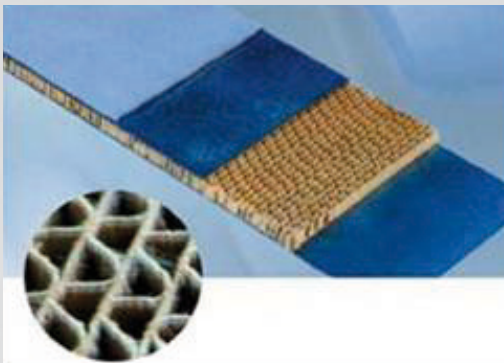
CIE USA está direccionando su estrategia hacia una tecnología pionera en el sector, conocida como Composite Spray Molding (CSM). Esta nueva tecnología se basa en una solución innovadora de Poliuretano, cartón (nido de abeja) y fibra de vidrio.

Utilizando un material de dos componentes y un innovador método de fabricación "sandwich" se derriban las fronteras tradicionales de la fabricación de componentes de la automoción.

Variaciones de esta tecnología posibilitarán nuevas oportunidades de negocio, tales como la fabricación de "Underbody Shields (escudos parte inferior carrocería), Sunroof Sun Shades (sombrias para el techo solar) y "Interior Quarter Panels (paneles interiores).

CIE USA está elaborando un proyecto de I+D para la utilización de la tecnología CSM en la fabricación de las piezas "Rear Package Shelves" (estanterías traseras). Si la investigación resulta exitosa, la compañía será pionera en el sector utilizando CSM para la fabricación de los mencionados componentes.

Las ventajas de esta tecnología son convincentes: Ligero peso de la superficie, alta rigidez con un reducido espesor, excelente estabilidad dimensional, un procesamiento rápido a través de la selección individual de las temperaturas y una construcción química sencilla.



CIE USA is implementing a cutting-edge technology known as Composite Spray Molding (CSM). This is the usage of a PU, Honeycomb, Fiberglass construction in the fabrication of groundbreaking solutions for the car and truck manufacturing industry.

Using a two component material, and innovative sandwich construction methods, the borders of conventional automobile manufacturing can be overcome.

Variations of this technology will open up additional opportunities within the vehicle, such as, Underbody Shields, Sunroof Sun Shades, and Interior Quarter Panels, just to name a few.

We are also conducting an R&D project to use this technology in the production of Rear Package Shelves. When successful, we will be the first to market

using this technology to manufacture these components.

The advantages of this material are convincing: very low surface weight, high flexural rigidity with low thickness, excellent dimensional stability, and fast processing through individual selection of temperatures and simple chemistry construction.

ACUERDO CIE PLÁSTICO EUROPA - GME CIE PLASTIC EUROPE-GME AGREEMENT

En julio 2014, **CIE Plástico Europa y la división de interiores de GME** alcanzaron un acuerdo para que **CIE Automotive** fuese proveedor estratégico y referente en piezas plásticas de asientos. Con este acuerdo, CIE se ha asegurado los lanzamientos de las piezas de asientos de vehículos de gran serie. Dicho proyecto involucra a varias plantas del grupo en Europa y supondrá un importante despliegue logístico puesto que se entregarán piezas en numerosos Tier 1 y en 4 países diferentes (Alemania, Polonia, UK y España). Este acuerdo ha supuesto para la división un gran reto, no solo por el gran número de moldes a desarrollar en paralelo, sino por el corto plazo de industrialización.

En junio 2015 GME ha recompensado el trabajo, esfuerzos y brillantes resultados felicitando al equipo de proyecto y otorgando las certificaciones QSB a las plantas involucradas.

In July 2014, **CIE Plastic Europe and the GME interior division** reached an agreement for **CIE Automotive** to be a strategic benchmark supplier of plastic seat parts.

With this agreement, CIE assures the launch of mass-produced vehicle seat parts. This project will involve various group plants in Europe and represent a major logistical effort as parts will be delivered to numerous Tier 1 customers in 4 different countries (Germany, Poland, the UK and Spain). This agreement represented a considerable challenge to the group, not only because of the large number

of moulds to be developed at the same time, but also because of the short lead time.

In June 2015 GME rewarded the work, effort and brilliant results by congratulating the project team and giving QSB certification to the plants involved.



JORNADA COMPRAS ACICAE CIE TAKES PART IN THE ACICAE PURCHASING CONFERENCE

CIE Automotive participó el pasado 27 de mayo en la Jornada de Automoción **"Tendencias, Necesidades y Oportunidades en el Sector de Automoción"**. Irache Pardo, Responsable de compras corporativas de CIE, junto a los responsables de compras de Gestamp y Batz y representantes de ACICAE-Cluster de Automoción del País Vasco, abordaron las tendencias dentro del sector de componentes para automoción y compartieron con los asistentes sus políticas de compras, así como los requerimientos a proveedores.

Organizada por ACICAE, la jornada tenía el objetivo de potenciar el conocimiento de la industria vasca de automoción, crear un foro para intercambiar experiencias y facilitar posibles colaboraciones con otras empresas y aprovechar las oportunidades de negocio dentro de la cadena de valor, en especial las PYMES.

Esta jornada se celebró dentro de la Feria Internacional de Subcontratación, que tuvo lugar entre los días 26 y 29 de mayo en el BEC con el objetivo de poder presentar tanto la integralidad de la industria vasca de automoción en su conjunto, como las capacidades individuales de las empresas participantes.



On 27th May CIE Automotive took part in the industry conference **"Trends, Needs and Opportunities in the Automotive Industry"**. Irache Pardo, corporate purchasing manager at CIE, together with the purchasing managers of Gestamp and Batz and representatives of ACICAE, the automotive cluster in the Basque Country, discussed trends in the automotive component sector and shared with the audience their purchasing policies and requirements for suppliers.

Organised by ACICAE, the purpose of the conference was to raise the profile of the Basque automotive industry, to create a forum for pooling experiences and facilitating possible cooperation with other companies and to exploit business opportunities within the value chain, in particular for SMEs.

This conference was held as part of the International Subcontracting Fair, held from 26th to 29th May at BEC, the Bilbao Exhibition Centre, with the aim of presenting both the comprehensive nature of the Basque automotive industry as a whole and the individual capacities of the companies taking part.

CIE NORMA 80 ANIVERSARIO 80th ANNIVERSARY OF CIE NORMA

El 6 de Junio, se celebró el 80 Aniversario de Transformaciones Metalúrgicas Norma. Fundada en 1935, su actividad comenzó en un pabellón de Eibar, Gipuzkoa, derruido posteriormente en un bombardeo de la Guerra Civil. Una vez concluida la guerra, en 1939, se recuperó la maquinaria de entre los escombros y se construyó una nueva planta, que posteriormente se trasladaría en 1948. En 1995 se construyen los pabellones actuales en el Polígono Industrial Itziar. En el año 2000, CIE Automotive, por aquel entonces Corporación Industrial Egaña, adquirió la empresa.



Al evento, en el que se llevaron a cabo numerosas actividades, acudieron 235 personas, tanto trabajadores actuales con sus respectivas familias como gran número de profesionales que trabajaron en su día en las instalaciones de Eibar y que acudieron con gran ilusión a ver el "Nuevo Norma". Fue especialmente interesante para ellos observar las líneas totalmente automatizadas con robots y manipuladores.

6th June was the 80th anniversary of Transformaciones Metalúrgicas Norma. Founded in 1935, it started out in a building in Eibar, Gipuzkoa, which was subsequently destroyed by bombing during the Spanish Civil War. After the war, in 1939, the machinery was salvaged from the ruins and a new plant constructed, which was then moved in 1948. In 1995 the existing buildings were constructed on the Itziar industrial estate. In the year 2000, CIE Automotive, at that time Corporación Industrial Egaña, bought the company.



The anniversary event, which included numerous activities, was attended by 235 people, both current employees with their respective families and a large number of professionals who had worked on the Eibar site in the past and came along very keen to see the "New Norma". It was especially interesting for them to see the fully-automated lines featuring robots and handling machinery.

EN MEMORIA DE ELIZABETH SÁNCHEZ IN MEMORY OF ELIZABETH SÁNCHEZ

El pasado 5 de julio falleció nuestra compañera Elizabeth Sánchez. Nacida en Detroit, Michigan, ha formado parte de CIE Automotive USA durante más de 11 años y ha sido una gran profesional y, sobre todo, una excelente persona.

Madre dedicada, hija y hermana muy querida, orgullosa tía y gran amiga, la echaremos mucho de menos, pero su fortaleza seguirá siendo una inspiración para todos nosotros.



Last 5th of July, our colleague Elizabeth Sánchez passed away. Born in Detroit, Michigan, she has honorably worked for CIE Automotive USA for more than 11 years and she has been a hardworking professional and a wonderful friend.

Loving mother, beloved daughter, dearest sister, proud aunt and great friend, she will be greatly missed and yet her strength will remain an inspiration.

PREMIOS AWARDS

CIE Compiègne, CIE Egaña, CIE Inyectametal y CIE Metal CZ han sido galardonadas con el premio "Best Plant 2015" por parte de PSA como reconocimiento a la excelencia industrial.



CIE Compiègne, CIE Egaña, CIE Inyectametal and CIE Metal CZ have been awarded the "Best Plant 2015" prize by PSA in recognition of their industrial excellence.

La planta con la que CIE Automotive cuenta en Saltillo, y cuya actividad está especializada en pintura de cajas, ha sido un ejemplo de calidad para FCA, habiendo sido nominada entre los tres mejores proveedores en el evento y ceremonia anual QUALITAS 2015, celebrado por Fiat Chrysler Automobiles Group (FCA) en Detroit.



CIE's plant in Saltillo, which specialises in painting boxes, is an example of quality for FCA, having been nominated among the three best suppliers at the QUALITAS 2015 event held by Fiat Chrysler Automobiles Group (FCA) in Detroit.

JORNADA PUERTAS ABIERTAS CIE GALFOR OPEN DAY AT GALFOR

El 14 de junio de 2015, se celebró la Jornada de Puertas Abiertas en Galfor. Más de 2.200 personas acudieron a esta visita en la que conocieron las instalaciones y el proceso productivo de la compañía. Tras un minucioso recorrido por la planta, los asistentes compartieron un tentempié con diversas actividades para niños, museo Galfor y actuación, junto a varios sorteos de premios, patrocinados por nuestros proveedores habituales. Entre otras actividades, se organizó un grupo para plantar árboles en terrenos de la fábrica que simbolizan el crecimiento de Galfor.



14th June 2015 saw the Open Day at Galfor. More than 2,200 people took this chance to visit the company's facilities and production process. After a detailed tour of the plant and Galfor Museum, attendees shared a snack as well as a range of activities for children and a show, plus several prize draws sponsored by our regular suppliers. Among other activities, a group was organised to plant trees on the factory site to symbolise the growth of Galfor.



JORNADA PUERTAS ABIERTAS BOROA OPEN DAY AT BOROA

El pasado 26 de junio, celebramos en el Automotive Intelligence Center la Jornada de Puertas Abiertas. Muchos familiares se acercaron a las instalaciones de CIE Automotive en Boroa, Amorebieta, y pudimos enseñarles las oficinas, la prensa y los laboratorios.



On 26th June the Automotive Intelligence Center held its Open Day. Many family members came to visit the CIE Automotive site at Boroa, Amorebieta, and we were able to show them the offices, the stamping press and the laboratories.

CIE Automotive en el mundo

CIE Automotive in the world

NAFTA

USA

Plastic
Dominion

MEXICO

R&D
Aluminium
Forging
Stamping & Tube Forming
Machining
Plastic
Roof Systems
Dominion

CENTRAL AMERICA

GUATEMALA

Bionor

HONDURAS

Dominion

SOUTH AMERICA

ARGENTINA

Dominion

BRAZIL

R&D
Forging
Stamping & Tube Forming
Machining
Plastic
Casting
Dominion

CHILE

Dominion

COLOMBIA

Dominion

PANAMA

Dominion

PERU

Dominion

WEST EUROPE

SPAIN

Headquarters
R&D
Aluminium
Forging
Stamping & Tube Forming
Machining
Plastic
Roof Systems
Bionor
Dominion

DENMARK

Dominion

FRANCE

R&D
Machining
Roof Systems
Dominion

GERMANY

R&D
Forging
Dominion

ITALY

Machining
Dominion

PORTUGAL

R&D
Plastic
Dominion

UK

Forging
Dominion

CENTRAL & EAST EUROPE

ESLOVAQUIA

Dominion

CZECH REP.

Stamping & Tube Forming
Machining
Plastic

LITHUANIA

Forging

POLONIA

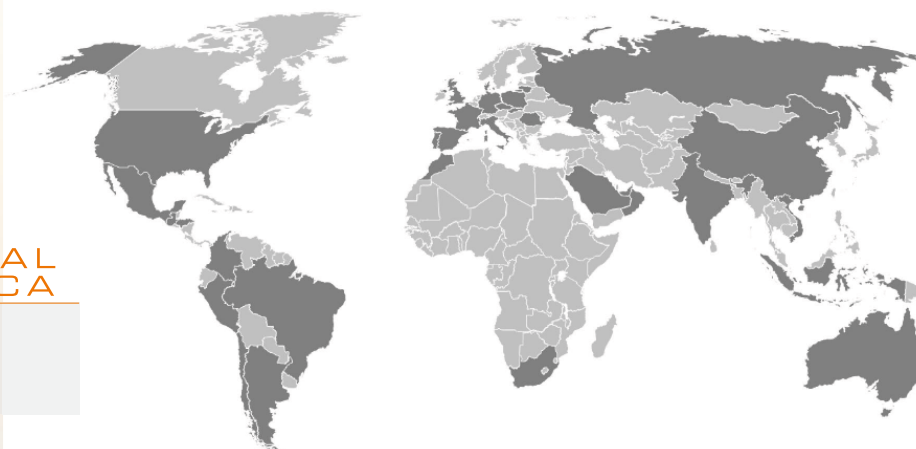
Dominion

ROMANIA

Aluminium
Roof System

RUSSIA

Aluminium



MIDDLE EAST

BAHRAIN

Dominion

OMAN

Dominion

QATAR

Dominion

SAUDI ARABIA

Dominion

UNITED ARAB EMIRATES

Dominion

AFRICA

MOROCCO

Plastic

SOUTH AFRICA

Dominion

ASIA

CHINA

Forging
Stamping & Tube Forming
Machining
Plastic
Roof Systems

INDIA

R&D
Forging
Stamping & Tube Forming
Machining
Casting
Composites
Dominion

VIETNAM

Dominion

OCEANIA

AUSTRALIA

Dominion

INDONESIA

Dominion



CIE Automotive

www.cieautomotive.com

DOMICILIO SOCIAL HEAD OFFICE

Alameda Mazarredo, 69 - 8º
E-48009 Bilbao (VIZCAYA) SPAIN
Phone: +34 94 605 48 35
Fax: +34 94 605 48 37
cie@cieautomotive.com

OFICINAS COMERCIALES SALES OFFICES

AIC-AUTOMOTIVE INTELLIGENCE CENTER
Parque empresarial Boroa
E-48340 Amorebieta-Etxano
(VIZCAYA) SPAIN
Phone: +34 94 605 62 00
Fax: +34 94 605 62 48
cie@cieautomotive.com